



THE MADRAS LEGISLATIVE ASSEMBLY

Friday, 13th March 1964.

The House met in the Assembly Chamber, Fort St. George, at half-past eight of the clock, Mr. Speaker (THE HON. SRI S. CHELLAPANDIAN) in the Chair.

I.—QUESTIONS AND ANSWERS.

STARRED QUESTIONS.

பராக்கிரமபாண்டி கண்மாயைப் புதுப்பித்தல்

* 241 கேள்வி.—திரு. ஆர். எஸ். ஆறுமுகம்: கனம் உள்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

நெல்லை தாலுகாவில் பராக்கிரமபாண்டி கண்மாயைப் புதுப்பிக்கும் திட்டம் எந்த நிலையில் இருக்கிறது?

கனம் திரு. பூ. கக்கன்: 1963 செப்டம்பரில் இந்தத் திட்டத் திற்கு அரசாங்கம் அனுமதியளித்தது.

ஸ்தல சாலை மானியம்

* 242 கேள்வி.—திரு. எ. கோ. பாலகிருஷ்ணன் } கனம் ஸ்தல
திரு. எம். வி. கரிவேங்கடம்: }
நிர்வாக அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

ரோடுகள் போட ஒதுக்கப்படும் மானியம் மக்கள் தொகையின் கணக்குப்படி ஒதுக்காமல், போட வேண்டிய ரோட்டின் நீளத்தை அனுசரித்து ஒதுக்கீட்டை கொடுத்துவருவ உத்தேசமுண்டா?

கனம் திரு. சே. ம. அ. மஜீத்: கனம் அங்கத்தினர் ரோடுகள் பராமரிப்புக்காகப் பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்குக் கொடுக்கப்படும் ஸ்தல சாலை மானியம் (Local Local Grant) பற்றிக் குறிப்பிடுகிறார் என்று நினைக்கிறேன். இம்மானியத்தின் தொகையை நிர்ணயிக்கும் முறையை மாற்றியமைக்கும் விஷயம் சர்க்காரின் பரிசீலனையில் இருக்கிறது.

திரு. கரு. சீமைச்சாமி: தலைவர் அவர்களே, இப்போது சமீபத்திலே நடந்த கன்ஸல்டேடிவ் கமிட்டியிலேகூட மக்கள் அடிப்படையில் இருப்பதை மாற்றிப் பஞ்சாயத்து யூனியனில் எவ்வளவு ரோடு இருக்கிறது என்று கணக்கிட்டு அந்த அளவுக்கு நிதியை ஒதுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டோம். அதை விரைவிலே ஏற்று நடத்த அரசாங்கம் முயற்சி செய்யுமா?

கனம் திரு. சே. ம. அ. மஜீத்: அதுதான் பரிசீலனையில் இருக்கிறது என்று சொன்னேன். விரைவில் முடிவு எடுக்க வேண்டும் என்று அர்த்தம் இல்லை.

[13th March 1964]

திரு. ஏ. ஆர். சுப்பையா முதலியார்: நடப்பு ஆண்டிலாவது முடிவு தெரிந்து அமல் நடத்தப்படுமா?

கனம் திரு. சே. ம. அ. மஜீத்: ஆக்டிலே ஸ்டாச்சுட்டரியாக 40 ந.பை. தலைக்கு என்று போடப்பட்டுள்ளது. ஐந்து ஆண்டு களுக்கு ஒரு முறை க்வின்க்வினியல் ரிவிஷன் செய்ய முடியும். லோக்கல் ஓர்க்ஸ் க்ரான்ட் போதவில்லை என்று பஞ்சாயத்துக்கள் கன்சல்டேட்டிவ் கமிட்டியில்கூட கனம் அங்கத்தினர் சொன்னார்கள். அப்போது கனம் முதல் அமைச்சர் அவர்களும் சாதகமாகப் பதில் சொல்லியிருக்கிறார்கள். எல்லாம் இப்போது ஆலோசனையில் இருக்கிறது. ஆலோசித்து நல்ல முறையில் முடிவு செய்யப்படும்.

திரு. கரு. சீமைச்சாமி: தலைவர் அவர்களே, நாங்கள் வற்புறுத்துவதன் காரணம் சாலைகள் பஞ்சாயத்து யூனியனில் இன்னும் நிறைய போட வேண்டியிருக்கிறது.

MR. SPEAKER: The hon. Member is not expected to give information. He can put questions.

திரு. கரு. சீமைச்சாமி: அதை விரைவில் ஏற்று நடத்த அரசாங்கம் முன்வருமா?

கனம் திரு. சே. ம. அ. மஜீத்: பஞ்சாயத்து யூனியன்களில் அது சம்பந்தமாக நிதிப் பற்றாக்குறை இருப்பது சர்க்கார் கவனத்திற்குக் கொண்டுவரப்பட்டிருப்பது தெரியும். பஞ்சாயத்து கன்சல்டேட்டிவ் கமிட்டியில்கூட இதைப் பற்றிக் கருத்து தெரிவித்தார்கள். சாதகமாகப் பரிசீலனை செய்வதாகக் குறிப்பிட்டோம். சில மாவட்டங்களில் ஹில் ஸ்டேஷன்களுக்கு (மலைப் பகுதி) நாங்கள் அதிகமாகக் கொடுக்கிறோம். மற்றவைகள் சம்பந்தப்பட்ட வரையில் முடிவுகளைத் துரிதப்படுத்தலாம்.

திரு. ஏ. கோ. பாலகிருஷ்ணன்: தலைவர் அவர்களே, இந்தப் பற்றாக்குறையை சர்க்கார் உணருகிறதா? இப்போது முடியவில்லையென்றாலும் அடுத்தாண்டாவது நிவர்த்தி செய்ய சர்க்கார் முன் வருமா?

கனம் திரு. சே. ம. அ. மஜீத்: அதுதான் பரிசீலனையில் இருக்கிறது. துரிதமாக முடிவு எடுக்க முயற்சிக்கிறேன் என்று தான் நான் கூறினேன்.

Fishing industry

*243 Q.—SRI K. CHEEMAICHAMY: Will the Hon. the Minister for Information be pleased to state—

(a) whether there is any proposal to improve the Fishing industry in Ramanathapuram district during 1963;

13th March 1964]

(b) if so, the details thereof; and

(c) whether there is any proposal to start a Fishing Training Centre at Ramanathapuram district?

கனம் திரு. கோ. புவராகன் : (அ) ஆம்.

(இ) இந்திய-நார்வே திட்டத்தின்கீழ் இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் அடியிற்கண்ட திட்டங்களை நிறைவேற்ற உத்தேசித் துள்ளது:—

(1) மண்டபத்தில் படகு கட்டும் தளம் ஒன்றைக் கட்டும் திட்டம்.

(2) ராமேஸ்வரத்தில் குளிப்பதன் வசதியுடன்கூடிய ஐஸ் பிளான்ட் ஒன்றைக் கட்டும் திட்டம்.

(3) ராமேஸ்வரத்தில், மீனவர்களுக்காகப் பயிற்சி நிலையம் ஒன்றைக் கட்டும் திட்டம்.

(4) படகுத் துறை ஒன்றை இராமேஸ்வரத்தில் கட்டுதல்.

(உ) ஆம்.

திரு. கரு. சீமைச்சாமி : தலைவர் அவர்களே, சென்ற ஆண்டு பட்ஜெட் கூட்டத்தில் நார்வேஜியன் மீன் பிடிப்புத் திட்டம் மண்டபத்திலே அமல் நடத்தப்படும் என்று சொன்னார்கள். இதுவரையில் எதுவும் அங்கே நடந்ததாகத் தெரியவில்லை. இதை அமல் நடத்த ஏற்பாடு ஏதாவது நடந்து வருகிறதா?

கனம் திரு. கோ. புவராகன் : ஏற்பாடு நடந்து கொண்டு வருகிறது. இண்டோ-நார்வேஜியன் திட்டத்தில் 12 படகுகளைக் கட்டி முடித்தாகி விட்டன. இடம் பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறோம். 1966-க்குள் முழுத் திட்டமும் முழுமைபெறும்.

திரு. ஏ. ஆர். சுப்பையா முதலியார் : ஒவ்வொரு ப்ளாக்கிலும் மீன் பண்ணைத் திட்டம் இருக்கிறது. அது இந்தத் திட்டத்தில் வருகிறதா? எந்தப் பணம் செலவழிக்கப்படுகிறது?

கனம் திரு. கோ. புவராகன் : இது ராமநாதபுரம் மாவட்ட மீன் துறை பற்றிய கேள்வி. ஒவ்வொரு பஞ்சாயத்திலும் தனித் திட்டம் இருக்கிறது. அதைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டு கேள்வி போட்டால் பதில் சொல்லலாம்.

திரு. ஏ. ஆர். சுப்பையா முதலியார் : எந்த ஜில்லாவாக இருந்தாலும் மீன் பண்ணைத் திட்டம் என்று ஒரு திட்டம் இருக்கிறது. ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும் இருக்கிறது. ஒவ்வொரு ப்ளாக் வெவ்வேறும் இருக்கிறது. அது எந்த அடிப்படையில், எந்தத் திட்டத்தில் வருகிறது? அதனுடைய குறிக்கோள் என்ன?

கனம் திரு. கோ. புவராகன் : அது இண்டோ-நார்வேஜியன் திட்டத்தில் அல்ல. அது மீன் வளர்ப்புத் திட்டத்தில் வருகிறது.

[13th March 1964]

திரு. கரு. சீமைச்சாமி : இந்தத் திட்டம் அமலாக்கப்பட்டவுடன் மற்ற ஜில்லாக்களுக்கு இந்த மீன்களை சப்ளை செய்யலாம். ஆனால் ரோடு வசதிகள் சரியாக இல்லாமல் இருக்கின்றன. ரோடுகளையும் மராமத்து செய்வது இந்தத் திட்டத்தில் சேர்க்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. கோ. பூவராகன் : இந்தத் திட்டத்தில் ரோடு வசதி பற்றி இல்லை. பின்னால் வரும்போது ரோடு வசதிக் குறைவாக இருந்தால் அதற்குத் தகுந்த ஏற்பாடு செய்ய யோசிக்கலாம்.

திரு. எ. கோ. பாலகிருஷ்ணன் : இந்த மீன் பிடிப்புத் திட்டத்தில் ராமநாதபுரம் மாவட்டத்தைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். மற்ற மாவட்டங்களில் கடலோரப் பகுதியுள்ள இடங்களுக்கெல்லாம் இது விஸ்தரிக்கப்படுமா? தென் ஆற்காடு பகுதியில் மாக்காணம் பகுதியில் குறைந்தது 30, 40 கிராமங்கள் தீட்டுத் திட்டாக இருக்கின்றன; அங்கே மீன் பிடிக்க எந்த வசதியும் இல்லை. இந்தத் திட்டத்தை அந்தப் பகுதிக்கு விஸ்தரிக்க ஏற்பாடு செய்வார்களா?

கனம் திரு. கோ. பூவராகன் : முதலாவதாக ராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் இந்தத் திட்டம் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதில் நல்ல பலன் கிடைத்தால் மற்ற மாவட்டங்களுக்கு இதை விஸ்தரிப்பது பற்றி ஆலோசிக்கப்படும்.

திரு. முனு. ஆதி : தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திட்டம் மூன்று வது ஐந்தாண்டுத் திட்ட அடிப்படையில் நடத்தப்படுகிறதா? அல்லது மாநில சர்க்கார் முழுச் செலவில் நடத்தப்படுகிறதா?

கனம் திரு. கோ. பூவராகன் : இந்தத் திட்டம் மாநில சர்க்கார், மத்திய சர்க்கார், நார்வே சர்க்கார் ஆகிய மூன்று சர்க்கார்களும் சேர்ந்து செய்வது.

* 244 கேள்வி.—**திரு. கி. நாராயணசாமி பிள்ளை :** கனம் செய்தித் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

முன் பணத்தொகை கட்ட வசதியில்லாத மீனவர்களுக்கு அதை வசூலிக்காமல் இயந்திரப் படகுகளைக் (பாப்லோ படகுகள்) கொடுத்துத்வ உத்தேசம் உண்டா?

கனம் திரு. கோ. பூவராகன் : இல்லை.

* 245 கேள்வி.—**திரு. இராம அரங்கண்ணல் :** கனம் செய்தித் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) 1962-ம் ஆண்டில் மீனவர் கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்கும் தனியார்களுக்கும் விதியோக்கப்பட்ட படகுகள் எத்தனை?

(இ) அவைகளில் எத்தனை சேதமடைந்துள்ளன?

13th March 1964]

(உ) சேதமடைந்த படகுகளுக்காக வசூலிக்கப்பட்ட தொகை எவ்வளவு?

கனம் திரு. கோ. பூவராகன்: (அ) to (உ) சபையில் ஓர் அறிக்கை வைக்கப்பட்டுள்ளது.

அறந்தாங்கி பஸ் நிலையம்

* 246 கேள்வி.—திரு. ஆ. துரையாசன்: கனம் ஸ்தல நிர்வாக அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

அறந்தாங்கி பஸ் நிலையப் புதிய கட்டிடத்திற்காக ஊராட்சி மன்றத்தாரால் கோரப்பட்ட கடன் கொடுக்கப்பட்டதா? அப்படியானால் எவ்வளவு?

கனம் திரு. சே. ம. அ. மஜீத்: இல்லை. இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

Gold control

*247 Q.—SRI M. KALIYANASUNDARAM: Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) whether any proposals were sent to the Union Government suggesting modifications to gold reforms in the light of the recent debate in the Assembly on the Governor's Address; and

(b) if so, the details thereof?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: (a) No.

(b) Does not arise.

Cauvery water for Madras

* 248 Q.—SRI K. A. MATHIALAGAN: Will the Hon. the Minister for Public Health be pleased to state—

(a) whether it is a fact that the Cauvery Water Scheme for the Madras City would be taken up with American help in the near future; and

(b) if so, the details thereof?

THE HON. SRIMATHI JOTHI VENCATACHELLUM: (a) No.

(b) Does not arise.

Water-supply for ryots in Madurai district

* 249 Q.—SRI P. K. MOOKIAH THEVAR: Will the Hon. the Minister for Works be pleased to state—

(a) whether there is any proposal to give a perennial source of water-supply to the agriculturists in the Tirumangalam, Usilampatti and Natham firkas in the Madurai district; and

[13th March 1964]

(b) if so, the details of the scheme?

கனம் திரு. வெ. ராமைய்யா : (அ) இல்லை.

(இ) கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு. கரு. சீமைச்சாமி : தலைவர் அவர்களே, இந்தத் தேசிய நெருக்கடி சமயத்தில் உணவு உற்பத்தியை அதிகமாகப் பெருக்க வேண்டுமென்று சொல்லுகிற நேரத்தில் அதைக் குறித்தாவது மீண்டும் பரிசீலனை செய்ய அமைச்சர் அவர்கள் யோசிப்பார்களா?

கனம் திரு. வெ. ராமைய்யா : உணவு உற்பத்தியைப் பெருக்க வேண்டும் என்பதை யெல்லாம் மனதில் வைத்துக்கொண்டுதான் இந்த முடிவு எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. செ. மாதவன் : மதுரை மாவட்டத்திற்கு இப்போது கொடுக்கப்பட்டு வரும் தண்ணீர் சப்ளை மறு பரிசீலனை செய்து மீதப்படும் தண்ணீர் ராமநாதபுரம் மாவட்டத்திற்குக் கொடுக்க அரசாங்கம் மறு பரிசீலனை செய்யும் உத்தேசம் உண்டா?

கனம் திரு. வெ. ராமைய்யா : மதுரை மாவட்டத்திற்குக் கொடுக்கும் தண்ணீரை மீதப்படுத்தி ராமநாதபுரம் மாவட்டத்திற்குக் கொடுக்க வேண்டும் என்ற நிலைமை இல்லை. மதுரை மாவட்டத்திலேயே இன்னும் அதிகமான வரண்ட பகுதி இருக்கிறது. இன்னும் விஸ்தரித்துக் கொடுக்கலாம். மதுரை மாவட்டத்திற்கு குறைத்து ராமநாதபுரம் மாவட்டத்திற்குக் கொடுக்கவேண்டும் என்பதல்ல. ஆனால் ராமநாதபுரம் மாவட்டத்திற்குப் போதுமான தண்ணீரைக் கொடுக்க என்ன செய்ய வேண்டுமோ அது தொடர்ந்து பரிசீலனையில் இருக்கிறது.

திரு. செ. மாதவன் : இப்பொழுது மதுரை மாவட்டத்தில், இரு போகத்திற்குத் தண்ணீர் விடுவதை ஒரு போகமாக்கி, மிகுதிப்படும் தண்ணீரை ராமநாதபுரம் மாவட்டத்திற்குக் கொடுக்கக் கூடிய திட்டம் உண்டா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. வெ. ராமைய்யா : இந்தக் கேள்வி எழுந்தது கனம் அங்கத்தினர் புலவர் கோவிந்தன் அவர்களின் ஆலோசனையி்லிருந்து என்று நினைக்கிறேன். ஆனால், இதெல்லாம் மிக ஜாக்கிரதையாகச் செய்ய வேண்டிய காரியங்கள். காரணம், ஒரு மாவட்டத்திற்குக் கிடைக்கக்கூடிய தண்ணீரைக் குறைத்து மற்றொரு மாவட்டத்திற்குக் கொடுக்க முயற்சி எடுக்க முற்பட்டால், அந்த மாவட்டத்திலுள்ளவர்களிடமிருந்து கடுமையான எதிர்ப்பு வரும். இந்த ஆலோசனையை இப்பொழுது பரிசீலனை செய்வதற்கு நான் தயாராக இல்லை.

திரு. கரு. சீமைச்சாமி : இனிமேல் மதுரை மாவட்டத்தில் அதிகமான பிரதேசத்திற்குத் தண்ணீரை விஸ்தரிக்காமல், ராமநாதபுரம் மாவட்டத்திற்குக் கொடுப்பது பற்றி யோசிப்பார்களா?

கனம் திரு. வெ. ராமைய்யா : மதுரை மாவட்டத்தின் தேவையையும் மனதில் நினைக்கவேண்டும். அதே போல ராமநாதபுரம் மாவட்டத்தின் தேவையையும் மனதில் கொள்ளவேண்டும்.

13th March 1964]

எங்கெங்கே தண்ணீர் கொடுத்தால் அதிக லாபம், பலன் தருமோ அந்த இடத்திற்கு தண்ணீர் உபரியாக இருக்கும் பட்சத்தில் கொடுப்பதற்கு வேண்டிய முயற்சி எடுப்போம்.

திரு. செ. மாதவன் : மதுரை மாவட்டத்தை ஒட்டிய பகுதி களுக்கு இப்பொழுது தண்ணீர் விடுவது சர்க்கார் இஷ்டத்தைப் பொறுத்திருக்கிறது என்று சொல்லுகிறார்கள். மதுரை ஆயக்கட் டோடு சேர்த்து, ராமநாதபுரம் பகுதியில் உள்ள விவசாயிகளுக்குக் கட்டாயம் தண்ணீர் விடும்படியான ஒரு நிலையை ஏற்படுத்த முடியுமா?

கனம் திரு. வெ. ராமைய்யா : ராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் புது விஸ்தரிப்பைப் பார்த்தோமானால், உண்மையிலேயே மதுரை மாவட்டத்தில் ஓரளவுக்குக் கட்டுப்படுத்தி, அதில் கிடைக்கக் கூடிய உபரித் தண்ணீரை ராமநாதபுரம் மாவட்டத்திற்குக் கொடுத்திருக்கிறோம். கொஞ்சம் கொடுத்த உடனே, இப்பொழுது ராமநாத புரம் மாவட்டத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் அதிகமாக வேண்டும் என்று கேட்கிறார்கள். மதுரை மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த அங்கத்தினர்கள் இப்பொழுது இங்கே இல்லை. ஆகையால், இந்த இரண்டு அங்கத் தினர்களும் மாறி மாறிக் கேள்வியைப் போட்டு, எப்படியாயினும் என்னிடமிருந்து ஒரு உறுதியை வாங்கிவிடவேண்டுமென்று நினைக்கிறார்கள். நான் உறுதி கொடுப்பதற்குத் தயாராக இருக்கிறேன். எங்கே வறண்ட பகுதியாக இருக்கிறதோ, அங்கெல்லாம் கொடுக்க வேண்டுமென்பதுதான் முடிவு. அதற்கு வேண்டிய முயற்சிகள் எடுத்திட்டுக்கொண்டு வருகிறோம். எல்லா மாவட்டங்களிலும் மதுரை மாவட்டத்திலும் பின்தங்கிய பகுதி வறண்ட பகுதி இருக்கிறது. அந்தப் பகுதிகளை ஞாபகம் வைத்துக் கொள்ள வேண்டும். ஒரு சில நாட்களுக்கு முன்பு ஒரு கேள்விக்குப் பதில் சொல்லக் கூடிய முறையில் அல்லது பொது விவாதத்தின்போது ஒரு பிரச்சனை எழுப்பப்பட்டது. வைகை அணையை மதுரை வட்டாரத்தில் கட்டி, அங்கிருந்து தண்ணீரை எங்கேயோ எடுத்துக்கொண்டு போய், அதிலும் குறிப்பாக கிழக்கு ராமநாதபுரம் பகுதிக்குக் கொடுக்கக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. வைகை அணைக்கு அருகாமையிலேயே பின்தங்கிய பகுதி இருக்கிறது, அந்தப் பகுதிக்கு ஏன் கொடுக்கவில்லை என்ற பிரச்சனை எழுப்பப்பட்டது. அதையெல்லாம் ஞாபகத்தில் வைத்து முடிவு செய்கிறோம்.

திரு செ. மாதவன் : பெரியாறு திட்டத்திலிருந்து கிடைக்கக் கூடிய தண்ணீர் இப்பொழுது ஒழுங்காக விடப்படாத காரணத்தினால் தண்ணீர் சேதமாகிறது என்றும், அதை மறு பரிசீலனை செய்து, அப்படிச் சேதமாகிற தண்ணீரை மீதப்படுத்தி ராமநாத புரம் மாவட்டத்திற்குக் கொடுக்கலாம் என்றும் என்ஜினியர் ஆலோசனை கூறியது உண்மையா?

கனம் திரு. வெ. ராமைய்யா : கனம் அங்கத்தினர் உண்மையிலேயே தண்ணீர் விநியோக முறையைக் கொஞ்சம் கவனிக்க வில்லை என்று நினைக்கிறேன். ஏனென்றால், இந்த வருஷம் மிக நுணுக்கமாகக் கவனம் செலுத்தி ஒரு பொட்டுக் குண்ணீர் கூட

[13th March 1964]

விரயம் ஆகவிடவில்லை. அங்கத்தினர் அவர்கள் நினைக்கிறபடி தண்ணீரை விரயம் செய்யவேண்டும் என்ற மனப்பான்மை இந்த இலாகாவை நடத்துபவர்களுக்கு சற்றும் இல்லை என்று திட்டவட்டமாக நான் சொல்ல முடியும். ராமநாதபுரம் மாவட்டத்திற்குத் தண்ணீர் போக முடியாமல் பெரியாற்றில் அவ்வளவு குறைவாகத் தண்ணீர் இருந்தது. என்ஜினியர்கள் மிக நுணுக்கமாகக் கவனித்ததினால்தான் இந்த வருஷம் ராமநாதபுரம் மாவட்டத்திற்குத் தண்ணீர் கொடுத்திருக்கிறோம்.

திரு. ஏ. ஆர். சுப்பையா முதலியார் : ராமநாதபுரம் மாவட்டத் தை ஒட்டியிருக்கக்கூடிய திருநெல்வேலி மாவட்டத்திற்கு ஏதாவது விமோசனம் சம்பத்தில் ஏற்படுமா?

கனம் திரு. வெ. ராமையா : இந்தத் தண்ணீரை நீட்டிவிட முடியும் என்றால், அதையும் கவனிக்கத் தயாராக இருக்கிறோம். ஏனென்றால், எப்படியாவது கஷ்டங்கள் தீரவேண்டுமென்பதுதான் என்னுடைய ஆசை.

திரு. தா. சின்னசாமி : ஆடு அபிவிருத்தித் திட்டம் நமது நாட்டில் மிகவும் முக்கியமாக இருப்பதினால், கோமுகா நதித் தண்ணீரை எப்படியாவது ஆடு அபிவிருத்திக்காகக் கொண்டுவர ஆவன செய்ய முடியுமா?

கனம் சபாநாயகர் : எந்த ஜில்லா?

திரு. தா. சின்னசாமி : தென்னாற்காடு, சேலம் பார்டர் . . .

கனம் சபாநாயகர் : அதைப்பற்றி பிறகு கேட்டுக்கொள்ளலாம்.

ரிக்ஷா வண்டிகளை நீக்குதல்.

* 250 கேள்வி.—**திரு. முனு. ஆதி :** கனம் கைத்தொழில் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) சென்னை நகரில் ரிக்ஷா வண்டிகளை நீக்கிவிட்டதுபோல் ஏனைய மாவட்டங்களிலும் அவற்றை நீக்கும் உத்தேசமுண்டா?

(இ) ஆமெனில், இதனால் பாதிக்கப்படுபவர்களுக்கு மாற்று வேலை தரப்படுமா?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) There is no ban on plying of rickshaws either in Madras City or in the mufassal; but only new licences are not granted.

(b) The question of providing alternative employment does not arise. The intention is to eliminate rickshaws gradually. However, instructions have been issued to give preference in the matter of employment to ex-rickshaw pullers and drivers, when vacancies arise.

திரு. முனு. ஆதி : ரிக்ஷா வண்டிகளை நீக்கிவிட்டு, சைகிள் ரிக்ஷாக்களை விடலாம் என்ற எண்ணமாவது உண்டா? அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு பிரத்யேகச் சலுகைகள் கொடுக்க வேண்டும் என்று அதிகாரிகளிடத்தில் சொல்லப்பட்டிருந்தாலும்

13th March 1964]

கூட, நடை முறையில் அம்மாதிரி செய்யப்படவில்லை. அரசாங்கத்தினால் இது சரியாகக் கண்காணிக்கப்படுகிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : சைகிள் ரிக்ஷாக்களைப் பொறுத்தவரையில், சென்னை நகரத்தில் அவைகளையும் குறைத்து விடவேண்டும் என்பதுதான் சர்க்காரின் நோக்கம். வெளியிடக் களில் சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களை எவ்வளவு தூரம் அனுமதிக்க வேண்டும் என்பதைச் சர்க்கார் பரிசீலனை செய்து கொண்டிருக்கிறது. வேலை இழந்த தொழிலாளர்கள் மிகக் குறைவு. ஏதோ வருஷம் ஒன்றுக்கு 15, 20, என்ற முறையில் தான் இப்பொழுது ரிக்ஷாக்களைக் குறைத்துக்கொண்டு வருகிறோம். எப்பொழுது ரிக்ஷாக்களை இனி ஒட்ட முடியாது என்ற நிலைமை ஏற்பட்டு 'கண்டெம்' செய்யப்படுகின்றனவோ அப்பொழுதெல்லாம் அவைகளை நிறுத்திக் கொண்டிருக்கிறோம். ஆகையினால், இம்மாதிரிப் பிரச்சனை சர்க்காரின் கவனத்திற்குக் கடுமையாக வரவில்லை.

திரு. எஸ். நஞ்சண்ட ராவ் : இன்று காலையில் ஹிந்து பேப்பரில் ஒரு பெரிய படம் போட்டு, ஒரு ஆப்ரிகன் ஸ்டேட் பிளம் மினிஸ்டர் ஒரு ரிக்ஷா புல்லருக்கு 100 பவுன் காம்பன்சேஷன் கொடுப்பதாக பிராமீஸ் செய்திருப்பதாகவும், ஒரு ரிக்ஷாவை சுட்டெரிக்கிறமாதிரியும் (பான்பைர்) ஒரு போட்டோ வந்திருக்கிறது. அதே மாதிரி நம் மாகாணத்திலும் ரிக்ஷா புல்லருக்கு 100 பவுன் காம்பன்சேஷன் கொடுக்காவிட்டாலும், ஏதாவது ஒரு வாட்ச்மன் வேலை கொடுத்தால் கூட அவர்கள் ஒரு தொழிலை நடத்தலாம் என்று சர்க்கார் நினைக்கிறார்களா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : ஸான்ஸிபாருக்கும் நம் ராஜ்யத்திற்கும் பெரிய வித்தியாசம் இருக்கின்றது. அங்கே ஜனத்தொகை மிகவும் குறைவு. நம்முடைய ராஜ்யத்தில் ஜனத்தொகை ஜாஸ்தி. அங்கே ரிக்ஷாக்கள் எல்லாவற்றையும் ஒழித்து விடலாம், மிகக் குறைவாக இருப்பதினாலே. நம்முடைய ராஜ்யத்தை எடுத்துக்கொண்டால், ரிக்ஷாக்கள் ஏராளமாக இருக்கின்றன. ஆனால் இதைப் படிப்படியாக ஒழித்துவிடவேண்டும் என்பதுதான் சர்க்காரின் லட்சியம். அதை இப்பொழுது நாம் நடத்திக்கொண்டு வருகிறோம்.

செயற்கை உடலுறுப்புத் தயாரிப்பு நிலையம்

*251 கேள்வி.—**திரு. கி. நாராயணசாமி பிள்ளை :** கனம் சுகாதார அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

கை, கால்கள் போன்ற செயற்கை உடல் உறுப்புகள் தயாரிக்கும் நிலையத்தை அரசாங்க வைத்தியக் கல்லூரியில் ஏற்படுத்தும் திட்டம் எந்த நிலையில் உள்ளது?

கனம் திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம் : சென்னை அரசாங்க ஜெனரல் ஆஸ்பத்திரியிலுள்ள முடநோய் சிகிச்சைத் துறையில் ஒரு பகுதியாக ஆரம்பிக்கப்பட்டுவிருக்கும், செயற்கை உடல்

[13th March 1964]

உறுப்பு நிலையத்திற்குத் தேவையான கட்டிடம் பூர்த்தியாகி விட்டது. ஷே நிலையத்திற்காக அனுமதிக்கப்பட்ட பணியாளர்கள் அனைவரும் வேலைபில் சேர்ந்துவிட்டனர். அவர்களில் சிலர் பம்பாயிலும் பூனாவிலும் உள்ள செயற்கை உடலுறுப்பு நிலையங்களில் பயிற்சி பெற்றுள்ளனர். ஷே உறுப்புகளைச் செய்வதற்குரிய யந்திரங்கள் ரூ. 81,000 செலவில் நிறுவப்பட்டுள்ளன. புனாமைப்புத் துறைக்கு வேண்டிய சாதனங்கள் நிறுவப்பட்டுள்ளன. மேலும் அதற்குத் தேவையான தோல், இரும்பு, மரம் போன்ற மூலப் பொருட்களும் சேகரிக்கப்பட்டுள்ளன. இந்த நிலையம் பணியாற்றத் தொடங்கிவிட்டது.

Anicut across Araniar

* 252 Q.—SRI A. RAGHAVA REDDI: Will the Hon. the Minister for Home be pleased to state—

(a) whether there is any proposal to construct an anicut across Araniar near Annappanaickenkuppam village;

(b) whether the necessary estimates have been prepared; and

(c) if not, the reasons for the delay?

THE HON. SRI P. KAKKAN: (a) (b) Yes.

(c) Does not arise.

(அ) & (இ): ஆம்.

(உ) வினாவிற்கு இடம் இல்லை.

பொது இடங்கள் அல்லது சாலைகளின் பெயர்களை மாற்றாதல்.

* 253 கேள்வி.—திரு. இராம அரங்கண்ணல்: கனம் ஸ்தல நிர்வாக அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

பொது இடங்கள் அல்லது சாலைகளின் பெயர்களை மாற்றக் கூடாது என்று அரசாங்கம் நகர மன்றங்களுக்கு ஏதேனும் உத்தரவிட்டிருக்கின்றதா?

கனம் திரு. சே. ம. அ. மஜீத்: இல்லை.

தென்பசார் கிராமத்தில் ஏரி மராமத்து

* 254 கேள்வி.—திரு. ஆ. தங்கவேலு: கனம் உள்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

திண்டிவனம் வட்டம் தென்பசார் கிராம ஏரி கவிங்கல் மாற்றி அமைக்கும் மராமத்து வேலைகள் எப்போது ஆரம்பிக்கப்படும்?

கனம் திரு. பூ. கக்கன்: 1963-64 இறுதியில் இவ்வேலை எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டு 1964-65-க்குள் முடிக்கப்படும்.

The work will be taken up at the end of 1963-64 and completed by 1964-65.

13th March 1964]

திரு. கரு. சீமைச்சாமி : இந்த ரோடு இன்ஸ்பெக்டர்கள் ஐந்தாண்டுக் காலம் வேலை செய்தும் கூட நிரந்தரமாக்கப்படவில்லை. ஐந்தாண்டு செர்வீஸ் போட்ட பிற்பாடு நிரந்தரம் ஆக்குவதற்கு அரசாங்கம் உத்தரவிடுமா?

கனம் திரு. வெ. ராமைய்யா : அதற்குத் தனிக் கேள்வி போட வேண்டும்.

திரு. ம. கமலநாதன் : இந்த ரோடு இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு இந்த பென்ஷன் திட்டம் செயல்படுத்தப்படுகிறதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. வெ. ராமைய்யா : அந்த விவரம் இப்பொழுது என்னிடத்தில் இல்லை.

Provident Fund Scheme for Road Inspectors

* 255 Q.—SRI R. S. VEERAPPA CHETTIAR : Will the Hon. the Minister for Works be pleased to state—

(a) whether there is an order of Government to enlist the Road Inspectors as Provident Fund subscribers; and

(b) if so, whether it is a fact that it has not been implemented so far and the reasons therefor?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : (a) Yes.

(b) The question as to who should maintain the Contributory Provident Fund (Madras) accounts of the Road Inspectors was engaging the attention of the Government and the Accountant-General, Madras, and pending a decision in the matter, the applications for admission to the fund were kept in abeyance by the Highways and Rural Works Department. A decision has since been taken that Accountant-General, Madras, should continue to maintain the accounts of the work-charged establishment of the Highways and Rural Works Department till the duration of the National Emergency. The Chief Engineer (Highways and Rural Works) has reported that the Divisional Engineers concerned have been instructed to obtain the applications from all the provincialised Road Inspectors in their Division and to see that they are admitted to the Contributory Provident Fund (Madras) Scheme quickly.

MR. SPEAKER : Questions are over.

[Note.—An asterisk (*) at the commencement of a speech indicates revision by the Member.]

II.—GOVERNMENT BILL.

THE LAND IMPROVEMENT LOANS (MADRAS AMENDMENT) BILL, 1964.

THE HON. SRI V. RAMAIAH : Mr. Speaker, Sir, I beg leave to introduce the Land Improvement Loans (Madras Amendment) Bill, 1964.

[13th March 1964

MR. SPEAKER : The question is—

‘That leave be granted for the introduction of the Land Improvement Loans (Madras Amendment) Bill, 1964.’

The motion was put and carried and leave was granted.

THE HON. SRI V. RAMAIAH : Sir, I introduce the Bill.

MR. SPEAKER : The Bill is introduced.

III.—VOTING ON DEMANDS FOR GRANTS FOR 1964-65.

(1) DEMAND NO. II—MOTOR VEHICLES ACTS—ADMINISTRATION.

THE HON SRI R. VENKATARAMAN : Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

‘That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 15,85,000 under Demand No. II—Motor Vehicles Acts—Administration.’

திரு. து. ப. அழகமுத்து : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, என் பேரில் உள்ள வெட்டுப் பிரேரணையை நான் பிரேரேபிக்கிறேன்.

‘That the allotment of Rs. 15,85,000 under Demand No. II—Motor Vehicles Acts—Administration be reduced by Rs. 100.’

MR. SPEAKER : The Demand and the cut motion are before the House for discussion.

* கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, ராஜ்யத்தில் இருக்கக்கூடிய பொதுப் போக்குவரத்து நிலை சம்பந்தமான மான்யக் கோரிக்கையை முதலிலே எடுத்துக் கொண்டு, அதை நிறைவேற்றிய பிறகு, ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் சம்பந்தமான கோரிக்கையைப் பிரேரேபிக்கலாம் என்று நான் நினைக்கிறேன். காரணம் என்னவென்றால், இரண்டு பிரச்சனைகளையும் மாற்றி மாற்றிப் பேசுவதனால், ஒரு பிரச்சனையிலும் சரியான முடிவுகள் காண முடியாத நிலை ஏற்படக் கூடும். தனித்தனியாக அங்கத்தினர்களுடைய அபிப்பிராயங்கள், கருத்துக்கள், ஆலோசனைகள், எல்லாவற்றையும் அறிந்து கொள்ளவேண்டும் என்பதற்காகத் தங்களிடத்திலே இந்த அனுமதியை நான் கேட்கிறேன்.

நம்முடைய ராஜ்யத்தின் போக்குவரத்து நிலை நல்ல சிறப்பான முறையிலே இருக்கிறது, வேகமான வளர்ச்சி அடைந்து கொண்டு வருகிறது என்பதைப்பற்றி எல்லாம் மேஜை மீது வைக்கப்பட்டிருக்கிற அறிக்கையிலே தெளிவாக நான் குறிப்பிட்டிருக்கிறேன். குறிப்பாக, நம்முடைய ராஜ்யத்தில் இப்பொழுது, 5,878 பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. அவற்றில் 2,73,000 சில்லரை ஸீட்டுகள் அடங்கியிருக்கின்றன. கடந்த ஆண்டிலே 5,632 பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருந்தன. அவற்றில் 2,52,000 ஸீட்டுகள் இருந்தன. இந்த அளவுக்குக் கணிசமான முன்னேற்றம் சென்ற ஆண்டிலே ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னாலும், நம்முடைய

13th March 1964] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

ராஜ்யத்தைப் பொறுத்தவரையில் இது போதாது என்ற முடிவுக்கு வந்திருக்கிறோம். ஆகவே கடந்த ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அட்வைசரி கமிட்டிக் கூட்டத்தில் இது பற்றி விவாதித்து, ஆண்டு ஒன்றுக்கு 10 சத விகிதம் நம்முடைய ராஜ்யத்தில் இருக்கக்கூடிய பஸ்களின் எண்ணிக்கையை, எங்கு தேவைப்படுகிறதோ அங்கு அந்த அளவுக்கு உயர்த்த வேண்டுமென்று முடிவு எடுத்திருக்கிறோம். பிரயாணிகள் செளகரியமாக, வசதியாகப் பிரயாணம் செய்வதற்காக இப்பொழுது இருக்கிற ஸீட் முறைகளை மாற்றி அமைத்து, எல்லாம் டிரைவரை நோக்கி எதிர்நோக்கி இருக்கக் கூடிய வகையில் இருக்க வேண்டும் என்ற முடிவையும் எடுத்திருக்கிறோம். இப்பொழுது இருக்கிற பஸ்களிலே நெருக்கடி மிகவும் அதிகமாக இருக்கிறது. உதாரணமாக வெளியிலே ஓடிக்கொண்டிருக்கிற பஸ்களை எடுத்துக்கொண்டால், 60 அல்லது 65 ஸீட்டுகள் இருக்கின்றன. 206 வில் பேஸ் இருக்கக்கூடிய பஸ்களை எடுத்துக் கொண்டால், 60 ஸீட்டுகள் இருக்கின்றன. நம்முடைய ராஜ்யத்திலுள்ள ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் 35 ஸீட்டுகளே இருக்கின்றன. இந்த ஸீட்டுகளை மாற்றியமைப்பதன் மூலமாக, பிரயாணிகளுக்கு வசதிகள் ஏற்படுமென்ற நோக்கத்தில் இந்த ஆலோசனை செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

அடுத்தாற்போல், நாள் ஒன்றுக்கு எத்தனை மைல் பஸ் ஓட வேண்டுமென்ற நிலைமையை எடுத்துக்கொண்டால், சாதாரண பஸ்களாக இருந்தால் நாள் ஒன்றுக்கு 200 மைல்கள் ஓட்டுவதற்கு அனுமதிக்கலாம் என்றும், எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களாக இருந்தால், 250 மைல்கள் ஓட்டுவதற்கு அனுமதிக்கலாமென்றும் முடிவு செய்திருக்கிறோம். குட்ஸ் டிராபிக்கை எடுத்துக்கொண்டால், லாரிகளுடைய எண்ணிக்கை இன்று 9,521 ஆக இருக்கிறது. அதாவது பப்ளிக் காரியர்ஸ் இன்னும் பிரைவேட் காரியர்ஸ், அதாவது தனியாக கம்பெனிகள் நடத்துவதாக இருந்தால், அவைகளைத் தாராளமாக அனுமதிக்கவேண்டுமென்று முடிவு செய்திருக்கிறோம். என்னைப் பொறுத்தவரையில், யார் லாரி ஓட்டவேண்டுமென்று அனுமதி கேட்டாலும் அவர்களுக்குக் கொடுத்து விடவேண்டுமென்று முடிவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. காரணம் என்னவென்றால், நாட்டினுடைய பொருளாதார வளர்ச்சி வேகமாக ஏற்படவேண்டுமென்று சொன்னால், அதற்குப் போக்குவரத்து சாதனங்கள் மிகவும் உதவிகரமாக இருக்கவேண்டும், அந்தப் போக்குவரத்து சாதனங்கள் மூலமாக பண்டங்களைப் பல்வேறு இடங்களுக்கு எடுத்துச் செல்வதற்கான வழிவகைகள் ஏற்படவேண்டும், ஆகவே எத்தனை லாரிகள் ரெஜிஸ்டர் செய்ய வேண்டுமென்று யார் கேட்டாலும் அனுமதித்து விடுவது என்ற முடிவுக்கு சர்க்கார் வந்திருக்கிறது. இப்பொழுது லாரிகள் ஏற்றிச் செல்லும் பளுவைக்கூட, 9 டன்னிலிருந்து 12 டன்னாக உயர்த்துவது என்றும் முடிவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் அந்த லாரிகள் அந்தப் பளுவை எடுத்துச் செல்லக்கூடிய வையாக இருக்கவேண்டும். அவ்வாறு எடுத்துச் செல்லக்கூடிய தகுதியுள்ளவாக இருந்தால், 12 டன்னாக உயர்த்திக் கொடுப்பதற்கு சர்க்கார் முடிவு செய்திருக்கிறது.

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [13th March 1964]

அடுத்தாற்போல், போக்குவரத்துத் துறையில் மிகவும் முக்கியமானவை டாக்சிகள். சென்னை நகரைப் பொறுத்தவரையில், இன்றைக்கு ஏறக்குறைய 1,700 டாக்ஸிகள் இருக்கின்றன. இதை 5,000 டாக்ஸிகளாக உயர்த்த வேண்டும் என்பது சர்க்காருடைய நோக்கம். யார் டாக்ஸி கேட்டாலும் கொடுப்பது என்று முடிவு செய்துவிட்டோம். கூடுமான அளவுக்கு, டாக்ஸிகள் 24 மணி நேரமும் ஓடக் கூடியவையாக இருந்து, 3 ஷிப்டுகள் வேலை செய்யக்கூடியதாக இருந்தால் அவைகளுக்கு நல்ல வசதிகள் செய்து கொடுக்கவேண்டுமென்றும் முடிவு செய்திருக்கிறோம். இனிமேல் லாரிக்கு பர்மிட் கொடுக்கவில்லை என்றே, டாக்ஸிக்குப் பர்மிட் கொடுக்கவில்லை என்றே எந்தவிதமான குறையும் இல்லாமல் வேண்டிய அளவுக்குக் கொடுக்க முடிவு எடுக்கப்பட்டுள்ளது. பஸ்கள் போக்கு வரத்தைப் பொறுத்த வரையிலும் பல சிக்கல்கள் இப்பொழுது சட்டத்திலே இருக்கின்றன என்பதை தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். முதலிலே பஸ்கள் போகும் மார்க்கத்தில் 'ரூட் லேரியேஷன்' கொடுக்கலாமா, கொடுக்கக்கூடாதா என்பதைப்பற்றி ஹைகோர்ட்டினுடைய தீர்ப்பு வந்தது கனம் அங்கத்தினர்களுக்கு ஞாபகம் இருக்கலாம். அந்தத் தீர்ப்பின்படி ஆர்.டி.ஏ.-கள் 'ரூட் லேரியேஷன்' கொடுக்க முடியாது, அதிகாரம் இல்லை என்று இருந்ததன் காரணமாக அந்தச் சட்டத்தை மாற்றி அமைத்தோம். இப்பொழுது மற்றொரு தீர்ப்பு, இரண்டு நாட்களுக்கு முன்பு வந்திருக்கிறது. பஸ்கள் யாருக்கு கொடுக்க வேண்டும் என்று போட்டி ஏற்படும்போது அதிக மார்க்கு யாருக்கு வருகிறதோ அவர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டும் என்று விதி போட்டு இருந்தோம். அந்த விதியையும் சர்க்கார் தாமதச் செய்யவில்லை. அந்த கேஸ் ஹைகோர்ட்டிக்குச் சென்றபோது, அதை ஒரு ஆலோசனையாக ஆர்.டி.ஏ. யாருக்குக் கொடுக்க வேண்டும் என்று ஒரு முறையை கூறவில்லை. அதனால் சிக்கல்கள் ஏற்படுகின்றன; இதற்கு சர்க்கார் எசாவது சில விதிகளை ஏற்படுத்தி யாருக்குக் கொடுக்க வேண்டும் என்று சொன்னால் நலம் என்று ஹைகோர்ட்டில் ஆலோசனை கூறப் பட்டது. அதை ஒட்டி, கம்பெனிகளாக இருந்தால் ஒரு மார்க்கு, ஓர்ட்ஷாப் இருந்தால் ஒரு மார்க்கு என்று இப்படி மார்க்கு விஸ்டம் கொண்டு வந்தோம். அந்த மார்க்கு விஸ்டம் கொண்டு வந்தது செல்லாது என்று இரண்டு நாட்களுக்கு முன்பு சுப்ரீம் கோர்ட்டில் தீர்ப்புக் கொடுத்துவிட்டார்கள். இதனால், சர்க்காரைப் பொறுத்த மட்டில் லாப நஷ்டம் கிடையாது. இப்பொழுது அங்கத்தினர்கள் ஆலோசனை கூறுவது உதவியாக இருக்கும், விவாதத்தில் இந்த மார்க்கு முறை இருப்பது நல்லதா, அல்லது மார்க்கு முறை தேவையில்லையா என்றெல்லாம் தங்களுடைய கருத்துக்களை கூறினால் சர்க்கார் ஒரு முடிவு எடுக்க அந்த ஆலோசனைகள் உதவிகரமாக இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன்.

அடுத்தாற்போல், நம்முடைய ராஜ்யத்திற்கு ஸ்டேட் டிரான்ஸ் போர்ட் அட்வைசரி கமிட்டி ஒன்று போட்டிருக்கிறோம். அதில் சட்ட சபை அங்கத்தினர்களும் இருக்கிறார்கள். பஸ் ஓட்டி

13th March 1964] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

கின்ற அதிபர்களும் இருக்கிறார்கள். பல துறையில், லாரியில், ஈடுபட்டிருப்பவர்கள் இருக்கிறார்கள். அந்த ஆலோசனைக் கமிட்டி கூடி அவ்வப்பொழுது சர்க்காருக்கு ஆலோசனை கூறுகிறது. அந்த விதமான ஆலோசனைகளின் அடிப்படையில் நாம் இந்த ராஜ்யத்தில் இருக்கக்கூடிய போக்குவரத்து இலாகாவைத் துரித படுத்த முடியும், முன்னேற்றம் அடையச் செய்ய முடியும் என்று நம்புகிறேன்.

அடுத்து முக்கியமான பிரச்சனை. ஒரு ராஜ்யத்திற்கும் மற் றொரு ராஜ்யத்திற்கும் இருக்கக்கூடிய 'இண்டர்-ஸ்டேட்' ட்ரான்ஸ்போர்ட். இதில் மைசூர் ராஜ்யத்திடம் பேச்சு வார்த்தை ஓரளவு நடத்தி முடித்திருக்கிறோம். இன்னும் முடிவுக்கு வர வில்லை. கேரள ராஜ்யம், ஆந்திரப் பிரதேசம் இவற்றோடு கடிதப் போக்குவரத்து நடந்து கொண்டு இருக்கிறது. இப்பொழுது இருக்கும் நிலையில் சென்னையில் இருக்கக்கூடிய 2,000 வண்டிகள் ஆந்திரப் பிரதேசத்திற்கும் ஆந்திரப் பிரதேசத்திலுள்ள 2,000 வண்டிகள் சென்னைக்கும் வருவதற்கான ஏற்பாடுகள் இருக் கின்றன. அதே போல மெட்ராஸ்-மைசூர் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டை எடுத்துக் கொண்டால், 700 வண்டிகள் இங்கிருந்து அங்கும், அங்கிருந்து இங்கும் போக வர ஏற்பாடுகள் இருக்கின்றன.

இன்னும் ஒரு முக்கியமான பிரச்சனை. இன்றைக்கு ஒரு ராஜ்யத்திலிருந்து மற்றொரு ராஜ்யத்திற்குப் போக்குவரத்து நடத்தும் போது, இரண்டு ராஜ்யங்களும் வரி விதிப்பதால், வரி அதிகமாகப் போய் விடுகிறது. இண்டர்-ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டு நல்ல முறையிலே வளர்ச்சி அடையவில்லை என்ற கருத்து அடிக்கடி குறிப்பிடப்பட்டு வருகிறது. அது சம்பந்தமாக விற்கின் பாயின்ட் டாக்ஸ், ஏதாவது ஒரு ராஜ்யத்தில் மட்டும் விதிக்க வேண்டும் என்ற ஆலோசனை செய்துகொண்டு இருக்கிறோம். ஒன்று சென் னையில் ஒரிஜினேட்டிங் பஸ்ஸாக இருக்குமானால், லாரியாக இருக் குமானால், சென்னையில் வரி கொடுப்பார்கள். ஆந்திராவில் இருந் தால் அந்த இடத்தில் கொடுப்பார்கள். இந்த ஸ்டேட்டில் எண்டார்ஸ்மெண்ட் செய்து கொடுக்கப்படும் நிலைமையை உண் டாக்க வேண்டும் என்று ஆலோசனை செய்யப்பட்டு வருகிறது. இன்னும் முடிவு ஏற்படவில்லை.

பஸ் ஸ்டாண்டிகள் அமைப்பது சம்பந்தமாக, அது அந்த ஸ்தல ஸ்தாபனங்களுடைய பொறுப்பு. அதை இன்னும் நன்றாக அமைக்க வேண்டும், வசதிகள் அடங்கியதாக இருக்க வேண்டும், குறிப்பாக சானிடேஷன் வசதிகள் அதிகரிக்கப்படவேண்டும் என்பதுதான் சர்க்காருடைய நோக்கம். அதற்கான முயற்சிகள் விதிகள் மூலம் எடுக்கப்படும்.

போக்குவரத்து இலாகாவில் இன்னும் முக்கியமான ஒரு டிபார்ட்மென்ட் என்று சொல்லவேண்டும், அது ட்ரான்ஸ்போர்ட் கண்ட்ரோல். ரோட்டுகளிலும் சரி, தலைநகரங்களிலும் சரி, எப்படி இந்த போக்குவரத்தை சீராக அமைப்பது, ஆக்ஸிடென்டுகள் வராமல் தடுப்பது, எத்தனை லேன்கள் அமைத்து வண்டிகள்

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [13th March 1964]

ஒட்டுவது, மெதுவாகச் செல்லும் வண்டிகளை எந்த நேரத்தில் அனுமதிப்பது—இவை ட்ராபிக் கண்ட்ரோல் சம்பந்தமாக இருக்கின்றன. இதற்கு ஒரு கமிட்டி போட்டிருக்கிறோம். உத்தியோகஸ்தர்கள் அடங்கிய கமிட்டி. அவர்கள் அவ்வப்பொழுது பரிசீலனை செய்து வேண்டிய விதிகளெல்லாம் பிறப்பிப்பார்கள்.

சென்ற ஆண்டு யுத்த நெருக்கடி ஏற்பட்டதன் காரணமாக போதிய அளவு சாஸிஸ் கிடைக்கவில்லை. மத்திய சர்க்கார் பாதுகாப்பு இலாகாவுக்காகப் பல சாஸிஸ்கள், குறிப்பாக பென்ஸ் முதலியவற்றைத் தங்களுக்கு வேண்டுமென்று, ஒதுக்கிக் கொண்டார்கள். இப்பொழுது நெருக்கடி ஓரளவு நீக்கப்பட்டு விட்டது, சாஸிஸ் பொலிஷன் நன்றாக இருக்கிறது. முன்பு இருந்ததைவிட அதிகமாகக் கிடைக்கும் நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

பொதுவாக நம்முடைய ராஜ்யத்தில் போக்கு வரத்துத் துறை அதிகமாக முன்னேறி வருகிறது என்ற காரணத்தினால் வருமானமும் சிறப்பாக உயர்ந்து கொண்டே போகிறது. அந்த வளர்ச்சிதான் இந்த விதமான வருவாய் உயர்வுக்கு முக்கியமான அடிப்படைக் காரணம். இந்தத்துறை மேலும் மேலும் வளர்ந்து ராஜ்யப் போக்குவரத்து செம்மைப்பட வேண்டும் என்று சொல்லி இந்த மானியக் கோரிக்கையைப் பிரேரேபிக்கிறேன்.

Mr. SPEAKER: If each hon. Member could restrict his speech to two or three minutes, I can include some more names. I have no objection to allow more time. But later on, no one should complain. The time for this Demand is only two hours. For the Hon. Leader of the Opposition and the Hon. Minister, at least forty-five minutes should be given. That means we have only an hour and fifteen minutes for other hon. Members. I have now the names of sixteen members in my list. All of them can speak only if about five minutes are allotted to each hon. Member.

திரு. எஸ். முருகையன்: எங்கள் தலைவர் இன்று பேசவில்லை, சார்.

Mr. SPEAKER: Then we have twenty minutes more. I can give one more minute for each hon. Member. That is all

* திரு. செ. மாதவன்: மதிப்பிற்குரிய தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியத்திற்கு எங்கள் தரப்பில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து நான் ஒரு சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன்.

அமைச்சர் அவர்கள் கூறும்போது ஒரு கருத்தை எடுத்துக் கூறினார்கள். நம்முடைய மாநிலத்தைப் பொறுத்த அளவுக்கு, சிறிய ஆபரேட்டர்களை ஊக்குவிக்கவேண்டும், அவர்களுக்கு அதிக பஸ் பர்மிட்கள் கொடுக்க வேண்டும் என்ற கொள்கையின் அடிப்படையிலே மார்க் சிஸ்டம் வைத்திருந்தோம். அண்மையிலே இந்தியத் தலைமை நிதிமன்றத் தீர்ப்பால் அது செல்லாது என்ற

13th March 1964] [திரு. செ. மாதவன்]

நிலை ஏற்பட்டுவிட்டதால், அதை மீண்டும் பரிசீலிக்க வேண்டிய நிலையில் இருக்கிறோம். எங்களைப் பொறுத்த வரைக்கும், சிறிய ஆபரேட்டர்களை ஊக்குவிக்க வேண்டும் என்பதற்கான வழி முறைகளை அரசாங்கம் உடனடியாகச் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகின்றோம். அதற்கு இந்த மார்க் சிஸ்டம் வரும்போது, அது அரசியல் அமைப்புச் சட்டத்திலே கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் அடிப்படை உரிமையைப் பாதிக்கிறது. ஒருவருக்கு 'ப்ரிஸ்டீப் ரென்ஸ்' கொடுத்து, இன்னொருவர் 'காம்பெடிஷன்' அதிலே செய்ய முடியாத நிலை ஏற்படுமானால் அடிப்படை உரிமை பாதிக்கிறது என்ற கொள்கைபற்றி தெளிவுபடுத்த வேண்டும். நம்முடைய அரசாங்கத்தின் கொள்கை, சிறிய ஆபரேட்டர்களை ஊக்குவிக்கவேண்டும் என்பது தான். அந்தக் கொள்கையை நாங்கள் மனப்பூர்வமாக வரவேற்கிறோம். அதை அமுல்படுத்துவதற்கு உடனடியாக ஆலோசித்து விதிகளை மாற்ற வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன்.

நிர்வாகம் சம்பந்தப்பட்ட வரையில், அரசாங்கத்தின் கொள்கை, 'டெவலப்மெண்ட் விங்' என்று ஒன்று ஏற்படுத்தி நம் முடைய மாநிலத்தில் பஸ்களை அதிகமாக விடுவதற்கு முயற்சிக்க வேண்டுமென்ற ஒரு கருத்து நிலவுகிறது. அதற்காக 'டெவலப்மெண்ட் விங்' ஒன்று போட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் இந்த அமைப்பு சென்னை நகரத்திலே இருக்கிறது. கிராமப் புறங்களில் உள்ள நிலைமையைப் பரிசீலிப்பதற்கான வாய்ப்பு இந்த அமைப்புக்கு இருக்கிறதா என்பது சந்தேகமாகத்தான் இருக்கிறது. ஆங்காங்கு உள்ள ஆர்.டி.ஏ.-க்களே இது போன்ற டெவலப்மெண்ட் வேலைகளையும் கவனிப்பதற்கு வாய்ப்புத் தரவேண்டும்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்: இந்த அறிக்கையிலேயே இன்டர்-டிஸ்ட்ரிக் ரூட்டுக்கும் ஜில்லாக்களில் இருக்கும் ரூட்டுக்கும் டெவலப்மெண்ட் கவுன்சில் சிபார்சு செய்யலாம் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. செ. மாதவன்: சென்னையிலிருந்து பணியாற்றுகிற டெவலப்மெண்ட் விங் உண்மையிலேயே செலவை அதிகரிக்கக்கூடிய அளவில் தான் இருக்கிறது என்று நாங்கள் கருதுகிறோம். அதற்காகச் செலவழிக்கப்படும் தொகை வீணாகிறது என்றே நான் கருதுகிறேன். அதை மறு பரிசீலனை செய்து, வில்தரிப்புத் திட்டத்தை ஆங்காங்கு உள்ளவர்களே பரிசீலித்துவிடலாம் என்ற நிலையை அரசாங்கம் ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

அப்படி அந்த 'டெவலப்மெண்ட் விங்' வேண்டுமென்று அரசாங்கம் கருதினால், என்னுடைய ஆலோசனை ஒன்றைக் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இப்பொழுது அந்த அமைப்புக்குத் தலைவராக இருக்கக்கூடியவரை ஆர்.டி.ஓ. ரேங்கிலே உள்ள ஒருவரைப் போட்டிருக்கிறார்கள். ஆர்.டி.ஓ.-க்கள் ஜில்லா அளவிலே இருக்கிறவர்கள். அவர்களுக்கு மேலாக யோசனை கூறக்கூடிய அமைப்பின் தலைமையில் ஆர்.டி.ஓ. ரேங்கில்

[திரு. செ. மாதவன்] [13th March 1964]

உள்ளவர் இருப்பதை விட அவரைவிடக் கூடுதல் ரேங்க்கில் உள்ளவரை அமைத்தால் நல்லதல்லவா என்பதையும் அரசாங்கம் பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

புதிய ரூட்களைத் திறப்பதிலே காலதாமதம் ஏற்படுகிறது என்பதையும் நாங்கள் இங்கே சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறோம். அந்தக் காலதாமதத்தைப் போக்க சர்க்கார் நிச்சயம் முயற்சிகள் எடுத்துக்கொள்ளும் என்று அவைச்சர் அவர்கள் கூறியிருக்கிறார்கள். ஆனால், உண்மையிலேயே நாங்கள் பார்க்கும்போது, ஜில்லாக்கள் அளவிலே மக்களுடைய பிரதிநிதிகள் கூறக் கூடிய யோசனைகளைக் கூடப் பரிசீலிப்பதற்குக் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. இதற்குக் காரணம் அவர்கள் கூறும்போது, ஆங்காங்கே உள்ள பஸ் உரிமையாளர்கள் லாப நஷ்டக் கணக்குகளைப் பார்த்துத் தான் ரூட்களை எடுப்பதற்கு முன்வருகிறார்கள் என்று பதில் தரப்படுகிறது. அதைச் சர்க்கார் பரிசீலனை செய்து, மக்களுக்கு நன்மை கிடைக்கக் கூடிய வழியிலே தலையிட்டாவது இது போன்ற புதிய ரூட்டுகளை ஏற்படுத்துவதிலே காலதாமதம் அதிகம் ஏற்படாமல் பார்த்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

பஸ் ரூட் பர்மிட்ட்களை மாற்றுவதை ஒரு (ட்ரேட்) வியாபாரமாக பஸ் உரிமையாளர்கள் செய்யக் கூடாது என்ற கொள்கை அரசாங்கத்தால் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருப்பதை நான் வரவேற்கிறேன். அதை நன்றாக அமுல்படுத்த வேண்டும் என்றும் நான் கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன். ஆனால், அதை அமுல்படுத்தும் போது, ஸ்மால் ஆபரேட்டர்களுக்கு அது கொஞ்சம் தீமை பயக்கிறது என்பதையும் நான் அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். ஸ்மால் ஆபரேட்டர் என்றால், சாதாரணமாக ஒரு பஸ் கம்பெனிக்கு **Hindu jonit family** உரிமையாளராக இருக்கலாம். அது பிரிவினையாகும்போது ஸ்மால் ஆபரேட்டர்களாக மாறுகிறார்கள். அப்பொழுது பஸ் பர்மிட்டை ட்ரான்ஸ்ஃபர் பண்ணவேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. அதற்கு இது தடையாக இருக்குமா என்பது கவனிக்கப்பட வேண்டும். இதன் காரணமாக பஸ் உரிமையாளர்கள் **Financial difficulties** ஏற்படும் என்று சொல்கிறார்கள். பொருளாதாரக் கஷ்டம் ஏற்படுகிறது. அவர்கள் அந்த ரூட் பர்மிட்டை வைத்துத்தான் அவர்களுடைய பொருளாதாரத்தை நடத்தி வருகிறார்கள். கொடுக்கல், வாங்கல் செய்து வருகிறார்கள். இதை ரத்து செய்து விட்டால் ஆபத்து என்று சொல்கிறார்கள். இது எந்த அளவுக்கு உண்மை என்று எனக்குத் தெரியவில்லை. தனிப்பட்ட குடும்பத்திலிருந்து பாகப் பிரிவினை செய்துகொள்ளும் போது அவர்களுக்கு இந்தத் தீமை ஏற்படாமல் பார்த்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். ட்ரான்ஸ்ஃபர் ஆஃப் பர்மிட் கொடுத்துவிட்டோமானால், பஸ் உரிமையாளர்கள் நாம் கொடுக்கக்கூடிய இந்தச் சலுகைகளை தவறாகப் பயன்படுத்திக்கொள்வதற்காக பாகப் பிரிவினை செய்துகொண்டு விடலாம் என்ற கருத்தும் இருக்கிறது.

13th March 1964] [திரு. செ. மாதவன்]

அவர்கள் அம்மாதிரி தவறாக அந்த உரிமைகளைப் பயன்படுத்தாமல் பார்த்துக் கொள்ளவேண்டும். ஆனால், அதே சமயத்தில் ட்ரான்ஸ்ஃபர் ஆஃப் பர்மிட்டை குடும்பத்தில் பாகப் பிரிவினை செய்துகொள்வதற்கு வாய்ப்பு அளிக்க வேண்டும்.

மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் அட்மினிஸ்ட்ரேஷனை நடத்தும் அமைப்பைப்பற்றி நாங்கள் பல முறை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறோம். மத்திய சர்க்கார் போட்டிருக்கும் சட்டப்படி கீழே உள்ளவரை ஒரு ஜூடிஷியல் ஆபீசராகப் போடவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். நாங்கள் கமிஷனாக அமைக்க வேண்டுமென்று சொல்கிறோம். ஆர்.டி.ஏ. ஒரு ஐ.ஏ.எஸ். அதிகாரியாக இருக்கிறார். அதற்கு மேலே வரும்போது ஐ.ஏ.எஸ். அதிகாரி அல்லாத ஒருவர் டெபுடி கமிஷனராக இருக்கிறார். அதற்கு மேலே போகும்போது ரெஸ்ட்ரிக்டட் போர்டில் ஒரு மெம்பர் இருக்கிறார். அவர் பல வேலைகளோடு இதையும் ஒரு வேலையாகக் கவனிக்கிறார். அதற்கு மேலே ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் அப்பெல்லட் டிரைபுனல் இருக்கிறது. அதற்கு டிஸ்ட்ரிக்ட் ஜட்ஜ் போடப்பட்டிருக்கிறார். இந்த அமைப்பு முறையை மாற்றி, கீழே ஆர்.டி.ஏ.க்கு இருக்கும் அதிகாரத்தை டிஸ்ட்ரிக்ட் ஜட்ஜ் அளவில் இருக்கும் ஒருவருக்குக் கொடுக்க வேண்டுமென்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். காரணம், நம்முடைய அரசாங்கத்தின் தற்காலக் கொள்கைப்படி அரசாங்கம் விதிகளைச் செய்கிறது. அந்த விதிகளைக் கடைப்பிடித்து பஸ் ரூட் வழங்க வேண்டிய அதிகாரம் கீழே உள்ள ஆர்.டி.ஏ.க்கு இருக்கிறது. விதிகளை ஏற்படுத்திவிட்டு, அவற்றை அமுல் படுத்த வேண்டிய அதிகாரத்தை ஜூடிஷியல் அதிகாரிக்குக் கொடுத்துவிட்டால், நன்மை என்று நான் கருதுகிறேன். ஆர்.டி.ஏ.-வை ஜூடிஷியல் அதிகாரியாக மாற்ற வேண்டுமென்று நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். எஸ்.டி.ஏ.-யாக ஹைகோர்ட் ஜட்ஜ் லெவலிலே போட்டுவிடலாம் என்று சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

இந்த அமைப்பிலே 'அடிஷனல் ஸ்டாஃப்' என்று நம்முடைய அரசாங்கம் அனுமதித்திருக்கிறது. கேள்வியொன்றுக்குப் பதில் அளிக்கும்போது அமைச்சர் அவர்கள், "இந்த ஸ்டாஃப் பழைய பாக்கியை வருலிப்பதற்காகத்தான், 'எவேஷன் ஆஃப் டாக்ஸ்' லைக் கண்டுபிடிப்பதற்காகத்தான் ஏற்படுத்தியிருக்கிறோம்" என்று சொன்னார்கள். அன்றைக்குக் கொடுத்த புள்ளி விவரப்படி, இந்த ஸ்டாஃப்புக்காகச் செலவழிக்கும் பணத்தையும் அந்த ஸ்டாஃப் கண்டுபிடிக்கும் வழக்குகள், மூலமாகக் கிடைக்கும் பழைய பாக்கிப் பணத்தையும் ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால் சம்பந்தம் இல்லாமல் இருக்கிறது. ஸ்டாஃப்புக்காக அதிகச் செலவு ஏற்படுகிறது.

சில ஜில்லாக்களில் ஜாயின்ட் ஆர்.டி.ஓ.-க்கள் போடப்பட்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய அதிகாரங்களுக்கும் இவர்கள் செய்ய வேண்டிய வேலைகளுக்கும் என்ன சம்பந்தம் இருக்கிறது, இவர்கள் அதிக வேலை செய்ய வாய்ப்பு இருக்கிறதா என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் மீண்டும் பரிசீலனை செய்ய வேண்டும் என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

[திரு. செ. மாதவன்] [13th March 1964]

மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர்களும் ஆர்டி.ஓ.-க்களும் நாட்டிலே புதிய சகாப்தத்தை உருவாக்கி வருகிறார்கள் என்று நினைக்கிறேன். மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டருக்கு இருக்கும் மதிப்பைக் கொஞ்சம் குறைத்தால் இதிலே உள்ள நிர்வாக ஊழல் போய்விடும் என்று கருதுகிறேன். எனக்குக் கிடைத்திருக்கும் புள்ளிவிவரப்படி, நம்முடைய மாநிலத்தில் 29 மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர்கள் இருக்கிறார்கள். இராமநாதபுரம் ஜில்லாவைப் பொறுத்தவரையில், மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டரே போடப்படவில்லை. சில நாட்களுக்கு முன்னால் அந்த நிலை இருந்தது. சமீபத்தில் தான் போட்டிருக்கிறார்கள்—விளக்கம் கேட்டால், அலிஸ்டென்ட் மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர்கள் போட்டிருப்பதாக விளக்கம் தருகிறார்கள். இப்பொழுது மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர் போடப்பட்டுவிட்டார். ஒரு பெரிய ஜில்லாவுக்கு—கிழக்கு இராமநாதபுரம், மேற்கு இராமநாதபுரம் என்பதைக்கொண்ட ஒரு பெரிய ஜில்லாவுக்கு—இரண்டு மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர்களுையோ அல்லது அவர்கள் இல்லாத சமயத்தில் இரண்டு அலிஸ்டென்ட் மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர்களுையோ போட்டு விட்டால், போதாது. எங்காவது விபத்து ஆகிறதென்றால் அங்கே போய்ப் பார்க்க வேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்படுகிறதென்றால், பர்மிட்டைச் செக் பண்ண முடியாது. இதன் காரணமாக மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர் தவறான முறையிலே செல்லும் வாய்ப்பு ஏற்படுகிறது. இவர்களின் அதிகாரங்களைக் குறைத்து அதிக மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர்களை நியமிக்கலாம் அல்லது இவர்கள் செய்யக்கூடிய பணிகளை வேறு அதிகாரிகளுக்கு மாற்றி, இவர்களுக்கு இருக்கும் வேலைப் பளுவைக் குறைக்கலாம். அதையும் ஒத்துக் கொள்ளாவிட்டால், இப்படி மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டருடைய அந்தஸ்தை உயர்த்தலாம், கெஸ்டெட் ராங்கிலாவது போட்டுவிடலாம் என்று நான் ஆலோசனை கூறுகிறேன். அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் அதிகாரம் இன்றையதினம் தவறான வழியில் செலுத்தப்படுவதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது என்று கூற விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு ஏழு பேர் சஸ்பெண்ட் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். 29 பேர்தரவில் ஏழு பேர் சஸ்பெண்ட் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்றால் அவர்களிடத்தில் உள்ள அதிகாரம் எப்படித் துஷ்பிரயோகம் செய்யப்பட்டு வருகிறது என்பதை உணர்ந்து கொள்ளலாம்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : அவசியமாக இருந்தால் 29 பேர்தரையும் சஸ்பெண்ட் செய்வதற்குத் தயங்கமாட்டோம். நிர்வாகம் ஒழுங்காக நடக்கவேண்டுமென்பது தான் அரசாங்கத்தின் நோக்கம்.

திரு. செ. மாதவன் : அதனால் தான் அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் அதிகாரம் குறைக்கப்படவேண்டும் அல்லது அதிகமான பேர்கள் நியமிக்கப்படவேண்டும் அல்லது அவர்களுக்கு இப்போது கொடுக்கப்படுகிற சம்பளத்தையாவது கூட்டி அவர்களைத் தேவைக்கு அப்பாற்பட்ட நிலையில் வைக்க வேண்டும். மேலும்

13th March 1964] [திரு. செ. மாதவன்]

ஆர்.டி.ஏ. ஒரு உத்தரவு போட்டால் அதைக் கன்பர்ம் பண்ணுவதற்கு ஆர்.டி.ஏ.-யுக்கு சென்னை வரவேண்டியதாக இருக்கிறது. இங்கே அதிகக் காலதாமதமாகிறது.

இப்பொழுது சர்க்காரின் கொள்கைப்படி ப்ளாக் டைமிங்க்ஸ் கொடுக்கிறார்கள். இதனால் அதிக பஸ்களை விடவேண்டிய இடத்தில் குறைந்த அளவு பஸ்களை அதிக டிரிப்புகள் செலுத்தி லாபம் பெற முடிகிறது. ஒரு குறிப்பிட்ட கால அளவுக்குள், குறைந்த பஸ்களைக்கொண்டு அதிகப் பிரயாணிகளை ஏற்றிச் சென்று லாபம் பெற முடிகிறது. என்னுடைய மாவட்டத்தைப் பொறுத்த வரை ஓவர் லோடிங் கிடையாது. ஆனால் ஓவர்லோட் என்பது வடாற்காடு மாவட்டத்தில் சர்வசாதாரணமாக இருக்கிறது. அது சம்பந்தமாகப் பல கேஸ்கள் போடப்பட்டிருப்பதாகக் கேள்விப்பட்டேன். ஓவர்லோடிங்கைக் குறைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. ஏ. ஆர். சுப்பையா முதலியார்: இந்த மானியத்தின் பேரில் சில கருத்துக்களை தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். செக்ஷன் 11-ஏ படி பார்த்தால் டிராக்டர்களிலே உரமும், விதையும் எடுத்துக் கொண்டுபோக அனுமதிக்கப்படுகிறது. ஆனால் மகசூல் கொண்டு போக அனுமதி கிடையாது. அதற்கும் அனுமதி வழங்க வழிவகை செய்யப்படவேண்டும். மேலும் டிராக்டர் பிட்னஸ் சர்டிபிகேட் கேட்கப்படுகிறது. இதற்காக நானூறு, ஐனூறு ரூபாய் வரை வருஷத்திற்கு வீணாக அவர்கள் செலவழிக்க வேண்டியிருக்கிறது. பெரிய லாரி, பஸ்களுக்கு வைத்துள்ளது போல இவர்களுக்கு வைக்காமல் ப்ரேக் டெஸ்ட், மைனர் ரிப்பேர் டெஸ்ட் மாத்திரம் வைத்தால் போதும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்த டிரான்ஸ்போர்ட்டைப் பொறுத்த வரையில் 10 சதவிகிதம் உயர்த்தப்போவதாகச் சொல்லப்படுகிறது. எல்லா ரூட்டுகளிலும் 200 மைல் வரை என்று எக்ஸ்டென்ட் செய்து கொடுத்து விட்டு அப்புறம் 10 சதமானம் உயர்த்துவது நல்லதாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். இப்போது உயர்ந்த பட்சம் 150 மைல் என்று இருக்கிறது.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்: திட்டமே இனிமேல் புதியதாகக் கொண்டுவரப்படுகிற பஸ்களுக்குத்தான். ஓடுகின்ற பஸ்களை மாற்றவேண்டுமென்பது திட்டம் இல்லை.

திரு. ஏ. ஆர். சுப்பையா முதலியார்: ஏற்கனவே உள்ள பஸ்களை மாற்ற வேண்டிய அவசியம் இல்லையென்றால் இதுபற்றி ஆட்சேபணை இல்லையென்று கருதுகிறேன். அதுபோக, ரெவின்யூ டிபார்ட்மென்டில் உள்ளவர்களையே ஆர்.டி.ஓ. ஆகப் போடுகிறார்கள். அவர்கள் தான் அந்த வேலைக்குப் பொருத்தமான் ஆட்கள் என்று ஏதனால் நினைக்கிறார்கள் என்பது தெரியவில்லை. இன்றையதினம் ஆட்டோமோபைல் சம்பந்தமாக பலவிதமான நுட்பங்களைத் தெரிந்தவர்கள்—டிப்ளமோ ஹோல்டர்ஸ் இருக்கிறார்கள். இன்னும்

[திரு. ஏ. ஆர். சுப்பையா முதலியார்] [13th March 1964]

இன்ஜினீரிங் க்ராஜ்வேட்ஸ் இருக்கிறார்கள். இவர்களை எல்லாம் அந்த வேலைக்கு நியமிக்கலாம் என்ற கருத்தையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மேலும் கொடுக்கப்படுகிற ரூட்டுகளை டிரான்ஸ்பர் பண்ணக் கூடாது என்று சொல்வதை வரவேற்கிறேன். ரூட் பெற்றதில் இருந்து மூன்று வருஷங்களுக்குள், நான்கு வருஷங்களுக்குள் மாற்றக்கூடாது என்று விதித்தால் போதும். மற்ற ப்ராப்பர்டிக் களை சேல்ஸ் பண்ணுவதற்கு எப்படி உரிமை இருக்கிறதோ அது போல ஒரு நான்கைந்து வருடங்கள் கழிந்து இந்த ரூட்டுகளையும் அவசியம் ஏற்பட்டால் டிரான்ஸ்பர் பண்ணுவதற்கு ரூட் ஒன்றைக் களுக்கு உரிமை இருப்பது தான் அவசியம். அதுதான் முறையாக இருக்கும் என்று சொல்லிக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* டாக்டர் பா. நடராஜன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மானியத்தை ஆதரித்துப் பேசும் முகத்தான் ஒருசில கருத்துக் களைக் கூற விரும்புகிறேன். பொதுவாக இப்போது இந்த மாநிலத் தில் நடக்கிற மோட்டார் போக்குவரத்து முறை நல்லவகையில் நடக்கிறது என்று சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

ஒரு விஷயம். நாம் 1953-இல் பல ரூட்டுகளிலும் அதற்குரிய கட்டணங்களை வசூல்தோம் என்று நினைக்கிறேன். அதற்குப் பிறகு சமீபத்தில் நாம் வரி போட்டு இருக்கிறோம். நாம் வரி போட்ட தோடு மத்திய அரசாங்கத்திலும் ஏராளமான வரிகள் போட்டு இருக்கிறார்கள். இதற்குப் பிறகு நான் பல ஆபரேட்டர்களைச் சந்தித்து அவர்களுடைய நிலையைப்பற்றி விசாரித்துப் பார்த்தேன். பலர் இன்றையதினம் தங்கள் ரூட்டுகளைச் சரண்டர் செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள். கோயம்புத்தூரில் உள்ள ஒரு பஸ் முதலாளி, தன்னுடைய பஸ்களைப் பள்ளிக்கூடங்களுக்கு இணமாகக் கொடுத்துவிட்டு பஸ்களை விடுவதை நிறுத்திக் கொண்டிருக்கிறார். பஸ் விடுவதனால் முதலாளிகளுக்கு கஷ்டங்கள் அதிகமாகிக் கொண்டே இருக்கிறதே தவிர லாபம் இல்லை. கன்னியாகுமரியைப் பொறுத்த வரையில் ஒரு ரூட்டில் பைரவோட் பஸ்ஸும் ஓடுகிறது. சர்க்கார் பஸ்களையும் விட ஆரம்பித்திருக்கிறார்கள்.

9-30
a.m.

அவர்கள் என்ன காரணம் சொல்கிறார்கள் என்றால், அந்தப் பகுதியில் அரசாங்கம் பஸ் போக்குவரத்தைத் தேசியமாக்கி விட்டால், நஷ்டஈடு கொடுக்க வேண்டியிருக்கும் என்றும் அரசாங்கமும் அந்தப் பகுதியில் பஸ்களை விட்டுக் கொண்டிருந்தால் தரங்க ளாகவே தனிப்பட்டவர்கள் போய்விடுவார்கள், எனவே நஷ்டஈடு கொடுக்க வேண்டிய அவசியம் ஏற்படாது என்றும் சொல்கிறார்கள். அரசாங்க பஸ்கள் வந்த பிறகு போட்டி ஏற்பட்டு தனி பஸ் விடுகிறவர்கள் கஷ்டமான நிலைமையில்தான் இருக்கிறார்கள். பொதுவாக இப்போது நாம் நினைக்கிற அளவுக்கு மோட்டார் டிரான்ஸ் போர்ட் தொழில் செழிப்பாக இல்லையென்றுதான் சொல்ல வேண்டும். அவர்களுடைய கூட்டத்தில் சில கணக்குகளைக்

13th March 1964] [டாக்டர் பா. நடராஜன்]

கொடுத்தார்கள். 1953-ல் மோட்டார் பஸ்களுக்கு 'டாக்ஸ் பர் சீட்' 30 ரூபாய்; 1964-ல் 70 ரூபாயாக இருக்கிறது. டீசல் ஆயிலுக்கு டாக்ஸ் 2 ந.பை.-யாக இருந்தது, இப்போது 8 ந.பை.-யாக இருக்கிறது. நான்கு பங்கு உயர்ந்திருக்கிறது. சேல்ஸ் டாக்ஸ் 5 ந.பை. ஆக இருந்தது; 10 ந.பை. ஆக உயர்ந்திருக்கிறது. ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் ரூபாய்க்கு 5 ந.பை. ஆக இருந்தது இப்போது 12 ந.பை. ஆக இருக்கிறது. பஸ் 'சாசிகளின்' மீது சேல்ஸ் டாக்ஸும் சர்சார்ஜும் 1,250 ஆக இருந்தது 2,834 ஆக உயர்ந்திருக்கிறது. சென்ட்ரல் டாக்ஸும் இம்போர்ட் டியூட்டியும் கம்போனென்ட் பார்ட்ஸ் மீது 4,025 ரூபாயாக இருந்தது 9,825 ஆக உயர்ந்திருக்கிறது. எக்ஸைஸ் டியூட்டி 4 ந.பை. ஆக இருந்து தற்போது 35 ந.பை. ஆக உயர்ந்திருக்கிறது. 'இம்போர்ட் டியூட்டி ஆன் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்' 40 சதவிகிதத்தில் இருந்து 55 சதவிகிதமாக உயர்ந்திருக்கிறது. 'எக்ஸைஸ் டியூட்டி ஆன் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்' 35 சதவிகிதத்திலிருந்து 45 சதவிகிதமாக உயர்ந்திருக்கிறது. கிட்டத்தட்ட முன்பு 13,825 ரூபாய் ஒரு பஸ்ஸுக்குச் செலவானால் இன்று 31,000 ரூபாய் செலவு செய்யவேண்டியிருக்கிறது. அதாவது முக்கால் பஸ் அவர்களுக்கு வந்து விடுகிறது. அவர்களுக்கு வரியும் மற்றச் செலவுகளும் உயர்ந்திருக்கின்றன என்பது இந்த பத்து வருஷ புள்ளி விவரங்களிலிருந்து நன்கு தெரிய வரும். அதேக பஸ் முதலாளிகள் மார்வாரி, சிந்தி ஆகியவர்கள் நடத்தும் பல ஸ்தாபனங்களிடம் கடன்பட்டு தவணை கட்ட முடியாமலும், வரி கட்ட முடியாமலும் ரொம்பவும் கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஒன்று அவர்களுக்கு வரியைக் குறைக்க வேண்டும்; அல்லது கட்டணத்தை ஏற்றுவதற்காவது அனுமதிக்கவேண்டும். அதற்காக அவர்கள் வாதாடுவது நியாயமாகத் தெரிகிறது. இதைச் சர்க்கார் ஆலோசிக்க வேண்டுமென்று கருதுகிறேன். அரசாங்க பஸ்களில் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டுமென்று எப்போது முற்படுகிறோமோ, அதே நிலை தான் அவர்களுக்கும் இருக்க வேண்டுமென்பதை உணரவேண்டும். இங்கிலாந்து முதலிய தேசங்களில் கூட ஒரு காலத்தில் தேசியமாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து என்பது ரொம்பச் சிக்கலான நிலைமையில் இருந்தது. அதற்குக் காரணம் அதிலே அரசியல் புகுந்து விட்டது. சர்ச்சில் காலத்தில் லண்டன் கௌன்டி கவுன்சில் பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டிக்குக் கட்டணத்தை உயர்த்தினால்தான் லாபமாக நடக்கும் என்று டிரிபியூனல் சொன்னார்கள். அப்போது அடுத்து தேர்தல் வந்த காரணத்தால், சர்ச்சில் அரசாங்கம் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டாமென்று சொல்லிவிட்டார்கள். அப்படியிருந்தும் கூட அப்போது அவர்கள் தோல்வியடைந்து விட்டார்கள். டிரான்ஸ்போர்ட் மந்திரி ராஜினாமா பண்ண வேண்டிய நிலைமை கூட ஏற்பட்டது. தென் அமெரிக்கா ரியோடிஜனிரோவில் முனிசிபாலிட்டிகள் பஸ்களை நடத்துகின்றன. முனிசிபல் தேர்தல்கள் வருகின்றபோதெல்லாம் ஒரு கட்சியினர் 'நாங்கள் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்த மாட்டோம்' என்று சொல்வார்கள். இன்னொரு கட்சியினர் 'நாங்கள் பஸ் கட்டணத்தைக் குறைப்போம்' என்று சொல்வார்கள். கடைசியில் இதெல்லாம் பொதுமக்களுக்கு

[டாக்டர் பா. நடராஜன்] [13th March 1964]

நஷ்டமாக வந்து சேருகிறது. தேசிய மயமாக்கப்பட்ட தொழில்கள் எல்லாம் நஷ்டத்தில் தான் நடந்து வருகின்றன என்று சொல்லிக்கொண்டு வருகிறோம். இனிமேல் பஸ்களில் சீட்டுகளை எல்லாம் முன் பக்கமாகப் பார்த்து (ப்ரான்ட் ஃபேசிங்) வைக்க வேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள். இதனால் சீட்டுகளின் எண்ணிக்கை மேலும் குறையும். அதன் காரணமாக வருமானம் இன்னும் குறையக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. இதையெல்லாம் ஆராய்ந்து பார்த்து முடிவு செய்யவேண்டும். இதிலே நஷ்டம் வருகிறது என்றால் ஒரு காஸ்ட் அக்கவுண்டன்டைப் போட்டு, பஸ் முதலாளிகள், பொது மக்களுடைய பிரதிநிதிகள் அடங்கிய கமிட்டியை அமைத்து அந்தக் கமிட்டியின் சிபாரிசின் பேரில் ஒரு முடிவு எடுத்து அதைப் பொதுமக்கள் முன் வைத்து, அந்த முறையில் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தினால் எல்லோருக்கும் திருப்தி அளிக்கக்கூடியதாக இருக்கும் என்று கூறி என்னுடைய பேச்சை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* திரு. ஆ. தங்கவேலு : கனம் சட்டமன்றத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் டிரான்ஸ்போர்ட் மானியத்தின் பேரில் எங்களுடைய தரப்பில் இருந்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து சில கருத்துக்களைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். 1962-ல் பெரும்பாலான பஸ் முதலாளிகள் பஸ் கட்டணத்தை ஆங்காங்கு உயர்த்தி விட்டார்கள். பஸ்ஸுக்கு வரியை உயர்த்திய காரணத்தால் பஸ் முதலாளிகள் கட்டணத்தை உயர்த்தி விட்டார்கள். இப்போதும் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தப் போவதாக அமைச்சர் அவர்கள் கூறியிருக்கிறார்கள். இதன் காரணமாகப் பொதுமக்கள் நிச்சயமாகப் பாதிக்கப்படுவார்கள். ஏற்கனவே விலைவாசியின் காரணமாகப் பொதுமக்கள் மிகுந்த தொல்லைக்கு உள்ளாக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். குறிப்பாக என்னுடைய பகுதியில் ஒரு ஊருக்குப் போக ஏற்கனவே பத்தணை கட்டணம் இருந்தது என்றால் இன்றையதினம் ஒரு ரூபாய் கட்டணம் வசூலிக்கக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே, மேலும் கட்டணத்தை உயர்த்தினால் பொதுமக்கள் மிகவும் பாதிக்கப்படுவார்கள் என்ற காரணத்தால் இதிலே அரசாங்கம் மிகுந்த கவனத்தோடு செயலாற்ற வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அநேக இடங்களில் பஸ் உரிமையாளர்கள் பர்மிட்களை சரண்டர் செய்வதாக எனக்கு முன் பேசிய கனம் உறுப்பினர் அவர்கள் கூடக் குறிப்பிட்டார்கள். சில இடங்களில் அதிகம் பேர் பர்மிட்டுக் காசுப் போட்டி போட்டு அதிகமான பேர்களுக்குப் பர்மிட் கொடுத்த இடங்களில்தான் அப்பேர்ப்பட்ட நிலைமை ஏற்படுகிறதே தவிர, பொதுவாக தமிழ் நாட்டைப் பொறுத்தமட்டில் பஸ் பர்மிட்டைப் போட்டி போட்டுக் கொண்டு வாங்கக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறதே தவிர சரண்டர் செய்யும் நிலைமை இல்லை. வருமானத்தைப் பார்த்தால் குறைந்தது ஒரு பஸ்ஸுக்கு 200, 250 ரூபாய்க்கு மேற்பட்டு நிகர லாபம் வரக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது.

13th March 1964] [திரு. ஆ. தங்கவேலு]

வரக்கூடிய லாபத்திலே ஏதோ சிறிது குறைந்திருக்கிறது என்று சொல்லலாமே தவிர வேறு ஒன்றுமில்லை. அதிகப்படியான லாபத்தை அடைய முடியாத நிலையில், வேண்டுமானால் இருக்கிறார்கள் என்று சொல்லலாம். உட்காரக்கூடிய வகையில் அமைக்க வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். இப்போது ஒருவர் உட்கார ஒன்றேகால் அடி விடப்பட்டிருக்கிறது.

பொதுவாக இடம் போதவில்லை என்று எல்லோருமே கருதுகிறார்கள். ஆகவே 1¼ அடி என்பதை அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். லாரி விபத்துக்கள் அதிகமாக ஏற்படுகின்றன. அதைத் தடுப்பதற்குத் தக்க வழிவகைகள் காண வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். போள தடவை கூட இரவு நேரங்களில் அதிகமாக ஓட்டுவதைத் தவிர்க்கவேண்டுமென்று சொன்னதற்கு அது முடியாமல் போகிறது என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். மெர்குரி லீட்டும் இதற்கு ஒரு காரணம் என்று சொன்னதற்கு அதையும் தவிர்க்க முடியாது என்று சொன்னார்கள். அதன் மூலம் லாரி விபத்துக்கள் அதிகமாக ஏற்படுகின்றன. அதை எப்படித் தடுக்கலாம் என்பதற்கு ஒரு குழுவாவது அமைத்து ஆலோசனை செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். லாரிகளில் லோட் ஏற்றி வரும்போது வழியில் ஆங்காங்கே செக் செய்து ஓவர் லோட்டிற்காகப் பிடித்து விடுகிறார்கள். லோட் ஏற்றும்போது எடை போட வசதியில்லை. தோராயமாகத்தான் ஏற்றி விடுகிறார்கள். அப்படி ஏற்றி வழியில் அகப்பட்டுக் கொள்கிறார்கள். ஆகவே ஒவ்வொரு ஊரிலும் எடை போடுவதற்கு வசதி செய்து ஏற்றிக்கொண்டு செல்கிற அளவிற்கு ஏற்பாடு செய்து கொடுக்கப்படவேண்டும். ப்ரேக் இன்ஸ்பெக்டர்களை, நல்ல அனுபவம் உள்ளவர்களுக்கு ஆர்.டி.ஓ.-க்களாக ப்ரோமோஷன் கொடுத்து அவர்களுக்கு மதிப்பைத் தேடித் கொடுக்கும் நிலையை அரசாங்கம் செய்து கொண்டிருந்தது. ஆக ப்ரேக் இன்ஸ்பெக்டர்கள் பதவி உயர்வு பெற்று தங்கள் அனுபவம் மூலம் நல்ல முறையில் வேலை செய்ய வாய்ப்பு இருந்தது. ஆனால் அரசாங்கம் அந்த முறையை மாற்றி சப்-கலெக்டர், டெபுடி கலெக்டர் ராங்கில் உள்ளவர்களைப் போட்டிருப்பதாக செய்தி அடிப்படுகிறது. அப்படியிருந்தால் இந்தத் தொழில் சிறப்பாக நடக்காது. ப்ரேக் இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு நல்ல அனுபவம் இருக்கிறது. மற்றவர்களைப் போடுவதினால் அனுபவக் குறைவு ஏற்படுகிறது. அதனால் பல சிக்கல்கள் ஏற்படும். ஆகவே ப்ரேக் இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு வேறு என்ன உயர்வைக் கொடுக்க வழியிருக்கிறது என்று பார்த்து அவர்களை ஆர்.டி.ஓ.-க்களாக அமைப்பதை தொடர்ந்து நீடிக்க வேண்டும். ஆர்.டி.ஓ. ஆபீஸ்களில் உற்சவ காலங்களில் அல்லது வெளியிடங்களுக்கு செல்ல டெம்பரரி பர்மிட்ஸ் கொடுக்கப்படுகிறது. அப்படி கொடுக்கும்போது சர்சார்ஜ் விதிக்கப்படுகிறது. அதை வாங்குவதற்கு தனியாக க்ளார்க்குகள் இருக்கிறார்கள். அந்த சர்சார்ஜ் சரியான முறையில் வசூலிக்கப்படுகிறதா என்று பார்க்கவேண்டும். அதை சரியான முறையில் கொடுக்க

[திரு. ஆ. தங்கவேலு] [13th March 1964]

கிராமங்கள், அது சரியாக வந்து சேருகிறதா என்று கவனிக்க ஆர்.டி.ஓ. ஆபீசில் ஆடிட் செய்ய ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். சர்சார்ஜ் சரியான முறையில் வசூலிக்கப்படுகிறதா? எவ்வளவு பெர்மிட்கள் கொடுக்கப்பட்டன? சரியான முறையில் சர்சார்ஜ் வசூலிக்கப்பட்டிருக்கிறதா? என்பதைக் கவனிக்க ஆடிட் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இதில் சில தவறுகள் ஏற்படுகின்றன. ஆகவேதான் ஆடிட் செய்யவேண்டுமென்று கூறுகிறேன். அப்படி ஆடிட் செய்யப்பட்டால் அரசாங்கத்திற்கும் நிறைய வருமானம் வரும், ட்ரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் லைசென்ஸ் ஆர்.டி.ஓ. ஆபீசில் ரென்யூ செய்யும்போது அதிக காலதாமதம் ஆகிறது. அதற்கு என்று தனிக் தினார்க்குகள் போட்டிருக்கிறார்கள். இரண்டு மாதங்களில் அவற்றை அனுப்பிவிடலாம். ஆனால் வருடக்கணக்கில் ஆகிறது. குறிப்பாக தென் ஆற்காடு மாவட்டத்தில் வருடக்கணக்கானாலும் அவை திரும்பி வருவதில்லை. அதன் காரணமாக தொழிலாளர்கள் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஆகவே அதை சீக்கிரம் செய்து கொடுக்க வழிவகை செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ரென்யுவல் செய்வதற்கு முன்னால் பர்ஸ்ட் எய்ட் சர்ட்டிபிக்கேட் வேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள். முதலில் ரென்யூ செய்யும்போது அனுப்பினால் போதும், மீண்டும் எல்லா ரென்யுவலின் போதும் அனுப்பத் தேவையில்லை என்று சொல்லப்பட்டது. ஆனால் இப்போது ஒவ்வொரு தடவையும் பர்ஸ்ட் எய்ட் சர்ட்டிபிக்கேட் வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். சிலயிடங்களில் கேட்பதில்லை, அநேக இடங்களில் கேட்கிறார்கள். லைசென்ஸை பத்திரமாக வைத்திருப்பதே சிரமம். அதிலும் பர்ஸ்ட் எய்ட் சர்ட்டிபிக்கேட் கார்டு மாதிரியிருக்கிறது, அதை கவனமாக வைத்துக் கொண்டிருப்பது கஷ்டம். முதலில் ரென்யுவலுக்கு வரும்போது பர்ஸ்ட் எய்ட் சர்ட்டிபிக்கேட் பற்றி அதில் எழுதி விடுகிறார்கள். அதை வைத்துக்கொண்டே தொடர்ந்து ரென்யூ செய்ய வசதி செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஆகவே ஒவ்வொரு தடவையும் இந்த பர்ஸ்ட் எய்ட் சர்ட்டிபிக்கேட்டு தேவை என்று சொல்வதை நீக்கிவிட வேண்டும். பெர்மிட் வாங்கும் போதும் ரென்யூ செய்யும்போதும் ஒரு விதி செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். தொழிலாளர்கள் சம்பந்தப்பட்ட வழக்குகள் அதிகமாக இருக்கின்றன. இப்போது அநேகயிடங்களில் பெர்மிட் கொடுக்க மார்க் சிஸ்டம் வைக்கப்படுகிறது. அதிலும் சில தகராறுகள் இருப்பதாக சொன்னார்கள். வொர்ஷாப் இருக்கவேண்டும். அந்த செக்டாரில் இருக்கிறார்களா என்று பார்க்க வேண்டும். தொழில் தகராறு இருக்கிறதா என்று பார்த்தால் தொழில் தகராறு ஏற்படாமல் இருக்க வழி ஏற்படும் பெர்மிட் கொடுக்கும்போதும், ரென்யூ செய்யும்போதும் தொழில் தகராறு இருக்கிறதா என்பதையும் அதில் சேர்த்துக் கொள்ளவேண்டும். பின்னல் சர்ட்டிபிக்கேட்டுக்கு போனால் சர்சார்ஜ் ஏதாவது பாக்கியிருக்கிறதா என்று கேட்டு அப்படி பாக்கியிருந்தால் கொடுக்க மாட்டார்கள். அப்போது பாக்கியைக் கட்டிவிட்டுத்தான் வருவார்கள் அதேபோல் தொழில்தகராறு ஏதாவது இருக்கிறதா

13th March 1964] [திரு. ஆ. தங்கவேலு]

என்ற குறிப்பையும் சேர்த்துக் கொண்டால் கண்டிப்பாக முதலாளிகளுக்கும் தொழிலாளிகளுக்கும் தகராறு ஏற்படாமல் இருக்கவும், பிரச்சனைகளை சுமுகமாக தீர்த்துக் கொள்ளவும் முடியும். அதோடு தொழில் தகராறும் வா சந்தர்ப்பம் இருக்காது. ஆகவே இதையும் சேர்த்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அந்தந்தப் பகுதிகளுக்குத் தேவையான புது ரூட்களைக் கொடுத்து வருகிறோம் என்று சொன்னார்கள். கேட்டபால்தான் கொடுக்கிறார்களே தவிர சர்வே செய்து எந்தெந்தப் பகுதிகளுக்குத் தேவை, எந்தெந்தப் பகுதிகளுக்குத் தேவை இல்லை என்பதில் கவனம் செலுத்தவேண்டும். பஞ்சாயத்து யூனியன்களில் போக்கு வரத்து வசதியின்றி மக்கள் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஆகவே புது ரூட்களை, சர்வே செய்து எந்தெந்தப் பகுதிகளுக்குத் தேவை என்று ஆராய்ந்து கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* திரு. டி. கார்ச்சா கவுடர் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கும் இந்த மான்யக் கோரிக்கையை மனப்பூர்வமாக ஆதரித்து ஒரு சில கருத்துரைகளை எடுத்துக்கூற ஆசைப்படுகிறேன். சமீபத்தில் டெல்லி உயர்நீதி மன்றத்தில் ஏற்பட்ட ஒரு தீர்ப்பின் விளைவாக ஏற்பட்டுள்ள நிலைமையை அமைச்சர் அவர்கள் தம் முன்னுரையில் எடுத்துக் கூறினார்கள். இந்த பஸ் பெர்மிட் வழங்குவதில் மார்க் சிஸ்டம் நல்லமுறையில் நம் மாநிலத்தில் நடந்து கொண்டு வந்தது. கம்பனிக்கு ஒரு மார்க் கொடுக்கப்பட்டு வந்தது, செக்டார் க்வாலி டிக்கேஷனுக்கு ஒரு மார்க், எக்ஸ்பிரியன்ஸ்க்கு ஒரு மார்க் என்று கொடுக்கப்பட்டு வந்தது. நல்லமுறையில் ஆர்.டி.ஏ. பார்த்து யார் அதிகமான மார்க்ஸ் வாங்குகிறார்களோ அவர்களுக்கு கொடுக்கப்படும் என்ற முறையில் செய்து வந்த ஏற்பாடு இப்போது உயர்நீதி மன்றத்தின் தீர்ப்பால் ரத்து செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்பதை அறிகிறோம். இப்போது ஏறக்குறைய எஸ்.டி.ஏ.டி. யிலும் ஹைகோர்ட்டிலும் 500-க்கு மேற்பட்ட பஸ் பெர்மிட்கள் அப்பீலில் இருக்கின்றன. அந்த அப்பீலில் உள்ள பஸ் சொந்தக்காரர்கள் கூடிய விரைவில் பஸ்களை நிறுத்திவிடும் தீர்ப்பந்தம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் இங்கு எடுத்துக் கூற விரும்புகிறேன். இதைத் தவிர்க்க அரசாங்கம் என்ன யோசனைகள் செய்கிறார்கள் என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் கூறுவார்கள் என நினைக்கிறேன். முடிந்தால் இந்த சட்டசபைக் கூட்டத்திலேயே ஒரு அமென்ட்மென்ட் கொண்டு வந்து வேரியேஷனைக் கலெக்டரே கொடுக்கலாம் என்று விதி செய்ததைப்போல. 43 (ஏ) பிரிவில் மார்க்கிங் சிஸ்டத்தைப் போட்டு அதற்கு ஒரு அமென்ட்மென்டைக் கொண்டு வந்து இந்த சபைக் கூட்டத்திலேயே அதை நிறைவேற்றினால் நல்லது என நினைக்கிறேன். அடுத்தபடியாக பஸ் ஆபரேட்டர்களுக்கு இருக்கின்ற பலவிதமான கஷ்டங்களை நான் அறிவேன். சென்ற ஆண்டில் நாம் விதித்த பஸ் அபரிதமான வரிகளை எல்லாம் கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்களின் விலை எல்லாம் அதிகமாக இருந்துகொண்டிருக்கிறது. கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள் இவர்

[திரு. டி. கார்ச்சா கவுடர்] [13th March 1964]

களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டக்கூடிய ஊதியம் உயர்ந்திருப்பதினாலும், பஸ் வைத்திருப்பவர்கள் எல்லாம், இன்றைக்கு மதிப்பிற்குரிய திரு. நடராஜன் அவர்கள் சொன்னது போன்று சரன்டர் செய்து விடுவதற்குத் தயாராக இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். குறிப்பாக நீலகிரி ஜில்லாவில் தினசரி ஒரு கியர் பாக்ஸ் போய்விடுகிறது, க்ளச் பாக்ஸ் போய்விடுகிறது, டயர் தேய்மானம் இதைவிட அதிகமாக நஷ்டத்தைக் கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது. இந்த விதத்தில் பலவிதமான கஷ்டங்களை அனுபவித்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இன்றைக்கு அவர்கள் தங்கள் வண்டிகளை எல்லாம் அரசாங்கத்திற்கு ஒப்படைத்துவிடத் தயாராக இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இதற்கு முக்கியமான காரணம் ஒன்று முதல் ஐந்து வரை பஸ் வைத்திருக்கின்ற ஸ்தலம் பஸ் ஆப்பரேட்டர்களுக்கு அரசாங்கம் கொடுக்கின்ற உதவி போதாமல் இருப்பதுதான். இவர்களுக்கு அரசாங்கம் தனியாக சலுகைகள் அளிக்கவேண்டும் என்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். இன்டஸ்ட்ரிஸ் பாட்ரான்சிங் தார்ப்பரோஷனிலிருந்து இவர்களுக்கு வேண்டிய கடன் உதவி அளித்து இவர்களை ஊக்குவிக்கலாம் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்து, டெவலப்மென்ட் விங்கில் 10 கதவிகிதம் ஆங்காங்கு இருக்கின்ற பஸ் ரூட்களை விரிவாக்கலாம் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இதைப்பற்றி ஜில்லா டெவலப்மென்ட் கௌன்சிலில் விவாதிக்கலாம் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். இந்த மாதிரி பொது ஜனப் பிரதிநிதிகள் என்ற முறையில் கவுன்சில்களில் பரிசீலிக்கப்பட்டதாக நான் அறியவில்லை. ஆர்.டி.ஓ., ஆர்.டி.எ., இவர்களைச் சிசிதம் போல் பஸ் ரூட்டுகளுக்கு வேண்டிய அறிக்கைகளை சர்க்காருக்கு அனுப்புகிறார்கள். ஆர்.டி.ஓ. ஜில்லா டெவலப்மென்ட் கௌன்சிலில் மெம்பராக இல்லை. ஆனால் இந்த கௌன்சிலுக்கு கலெக்டர் செயர்மெனாக இருக்கிறார். ஆர்.டி.ஓ.வும் இந்த கௌன்சிலில் மெம்பராக இருக்கவேண்டும் என்று இருந்தால் கௌன்சியமாக இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன். மேலும் பஸ்ரூட்டுகளைப்பற்றி இப்போது டெவலப்மெண்டு கௌன்சிலின் தீர்மானம் போட்டாலும் அதில் "if supported by Collector" என்றிருக்கிறது. கலெக்டர் அதை ஆதரித்தால் தான் நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளப்படும் என்றிருந்தால் இதற்கு என்ன அர்த்தமிருக்கிறது என்று தெரியவில்லை. ஆகவே கௌன்சிலுக்கே இதைப்பற்றி தீர்மானம் நிறைவேற்றி முடிவெடுக்கக்கூடிய அதிகாரம் இருக்கவேண்டும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, ரேட் விஷயத்தில் இப்போது மைல் ஒன்றுக்கு 7½ பழைய காசு வீதம் இருந்து வருகிறது. இப்போது அரசாங்க பஸ்களில் கட்டணம் உயர்த்தப்போவதாகத் தெரிகிறது. இந்த முறையில் தனியார் துறையில் நடத்துகின்ற பஸ்களுக்கும் ரேட்டை உயர்த்துவதற்குப் பரிசீலனை செய்வது மிகவும் நலமாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

13th March 1964] [திரு. டி. கார்ச்சா கவுடர்]

அடுத்தபடியாக, லாரிகளைப் பொறுத்தவரையில், லாரிகளில் லைட்களால் பக்கத்தில் ஸைரன்களை வைப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்யப் பட்டிருப்பதாகச் சொல்லப்பட்டது. இதன் காரணமாக விபத்துக்கள் குறையும் என்று நினைக்கிறேன். முக்கியமாக இந்த விபத்துக்களைத் தடுப்பதற்கு லாரிகளின் வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்த வேண்டும். லாரிகள் போகின்ற வேகத்தைப்பார்த்தால், ரோட்டில் டிரைவர்கள் நடந்து போகவும் கூட பயமாக இருக்கிறது. ஆகவே லாரிகளை சாதாரணமாக 30 மைல் அல்லது 25 மைல் வேகத்தில் போகும்படியான அளவில் ஏதாவது செய்தால் நலமாக இருக்கும் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக பஸ்களில் போகும்போது டிரைவர்கள் பாஸ்டுசர்களோடு அரசியல் விஷயம் மற்றுமுள்ள விஷயங்களைப் பற்றிப் பேசிக்கொண்டிருப்பதால் அவர்களுக்குப் பல இடைஞ்சல்கள் ஏற்படுகின்றது, அதோடு விபத்துக்களுக்கும் காரணமாக இருக்கிறது. ஆகவே டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள், பிரயானிகள் இவர்களோடு பேசக்கூடாது, டிரைவர்கள் தனியாக இருந்து பஸ் ஓட்டுவதற்கான முறையில் அவர்களை வைக்கவேண்டும் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொண்டு, இதில் பேசுவதற்கு நேரம் தந்தமைக்கு நன்றி தெரிவித்து முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. ம. கமலநாதன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த மான்யத்தின் மீது கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்ற வெட்டுப் பிரோனைகளை ஆதரித்து ஒருசில கருத்துக்களை சொல்ல விரும்புகிறேன். பொதுவாக நமது அரசாங்கம் சிறிய பஸ் ஆப்ரேட்டர்களை ஊக்குவிக்கும் முறையில் அவர்களுக்கு பஸ் பெர்மிட்டுகளைத் தாராளமாகக் கொடுக்கும் என்று சொல்லுகிறார்கள். ஆனால் எந்த சிறிய பஸ் சொந்தக் காரர்களை எடுத்துக்கொண்டாலும், யாரும் தாங்களாகப் பணம் போட்டு பஸ்களை வாங்கி நடத்துவதாகப் பார்க்க முடியாது. அவர்களுடைய ஆர்.வி. புத்தகத்தைப் பார்த்தாலே 'ஹயர் பர்ச்சஸ்' லில் வாங்கியிருப்பதாகத்தான் இருக்கும். பெரிய மார்வாடிகளிடமிருந்தோ, வடநாட்டுக்காரர்களிடமிருந்தோ பணத்தை வாங்கி 24 சதமானம், 30 சதமானம் என்ற முறையில் வட்டி கொடுத்து விட்டு தங்களுக்கு ஒன்றும் இல்லாத நிலைமையில் இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே கணம் உறுப்பினர் கார்ச்சா கவுடர் அவர்கள் கூறியது போன்று, இன்டஸ்ட்ரீஸ் கார்ப்பரேஷன் மூலமாக இவர்களுக்கு கடன் உதவி அளிப்பதில் அரசாங்கம் தவளம் செலுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மேலும் இவர்களுக்கு ஊக்கம் அளிக்கவேண்டும் என்றால், பஸ்களுக்கு உச்சவரம்பை ஏற்படுத்த வேண்டும். இதைப்பற்றி நாம் இதற்கு முன் பேசியிருக்கிறோம், அந்தச் சட்டத்தை நல்ல முறையில் அமலாக்கவேண்டும். சில டுப்டிகளை எடுத்துக்கொண்டால் ஒரு மைலுக்கு மட்டும் மொனூப்பிரியாகத்தான் இப்போதும் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. இவ்விதம் ஏகபோக உரிமை வைத்திருக்கின்ற முறை இந்த மாதிரியான ஜனநாயக நாட்டில் இருப்பதைப் பார்க்க ஆச்சரியமாகத்தான் இருக்கும். இதைப்பார்த்து மிகவும் வேதனை அடைய வேண்டியதாக இருக்கிறது.

[திரு. ம. கமலநாதன்] [13th March 1964]

மேட்டார் பர்மிட்டு விஷயம் எடுத்துக்கொண்டால், ஆர்.டி.ஏ. அல்லது எஸ்.டி.ஏ. பர்மிட் கொடுக்கிறார்கள். அதன் பின்னால் எஸ்.டி.ஏ.டி.-க்கு அப்பீல் போடுகிறார்கள், அதற்கு மேல் ஹைகோர்ட்டில் அப்பீல் போடுகிறார்கள், அதற்கு மேல் சுப்ரீம் கோர்ட்டிற்கும் அப்பீல் போடுகிறார்கள். இவ்விதம் போகும்போது ஓடிக்கொண்டிருக்கும் பஸ்களுக்கு ஸ்டே ஆர்டர் கொடுத்து விடுகிறார்கள். இதனால் அங்குள்ள மக்களுக்கு பலவிதமான கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. யாராவது இப்போது போகிற டைம் சரியில்லை என்று சொல்லி அப்பீல் போடுகிறார்கள், இவ்விதம் அப்பீல் போடும்போது, பழைய பஸ்ஸும் போகிறது, புதிய பஸ்ஸும் போகிறது.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இவ்விதம் இரண்டு பஸ்கள் போய்க்கொண்டிருந்தால் நல்லது தானே . . .

திரு. ம. கமலநாதன் : நல்லது தான், ஆனால் முன்னால் ஒரு நேரத்திற்குப் போய்க்கொண்டிருந்த குறிப்பிட்ட பஸ் பிறகு இல்லாமல் போய்விட்டால் மக்களுக்கு கஷ்டமாக இருக்கிறது. இப்போது கிருஷ்ணகிரியிலிருந்து மெட்ராசுக்கு இரண்டு பஸ்கள் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. இப்போது அதில் ஒன்று திடீரென்று நிறுத்தப்பட்டுவிடும். முன்னால் காடையில் ஆறு மணிக்கும், பின்னால் மத்தியானம் 12 மணிக்கும் வந்துகொண்டிருந்தது. இப்போது நான்கு வருடமாக ஓடிக்கொண்டிருந்த 12 மணிக்கு புறப்படுகிற பஸ் இல்லை என்றால் பலவிதமான கஷ்டம் ஏற்படுகிறது அங்குள்ள மக்களுக்கு . . .

கனம் சபாநாயகர் : இந்தக் கஷ்டத்தை நிவர்த்திக்க வழி யிருந்தால் அதைச் சொல்லவேண்டும்.

திரு. ம. கமலநாதன் : வழி என்னவென்றால், இரண்டு வருடத் திற்கு மேலாக யாராவது பஸ்களை நடத்திக்கொண்டிருந்தால் அவர்களுக்கு பக்கா பர்மிட் கொடுத்து விட வேண்டும். அதற்குத் தகுந்த மாதிரி சட்டத்தில் அமென்ட்மென்ட் கொண்டு வா வேண்டும். இதைப்பற்றி அரசாங்கம் யோசனை செய்து பார்க்க வேண்டும்.

மேலும் ஆக்ஸிடன்டைப்பற்றி சொல்லப்பட்டது. முக்கியமாக இரவு வேளைகளில் நெடுந்தூரம் லாரிகளை ஓட்டுவதால் களைப்பு ஏற்படுகிறது, இதன் காரணமாக விபத்து ஏற்படுகிறது. முக்கியமாக இவ்விதம் ஏற்படுவதற்கு என்ன அடிப்படைக் காரணம் என்று பார்த்தால், இப்போது இருக்கின்ற டிரைவர்களை எல்லாம் பார்த்தால், முன்னால் அந்தந்த லாரிகளில் களைராக இருந்தவர்கள் தான் டிரைவர்களாக வந்துவிடுகிறார்கள். அவர்களுக்கு சரியாக ஸ்டேட்மென்ட் இருக்கிறதா என்பதைப்பற்றி யாரும் கவனிப்பதில்லை. டெண்ட் விஷயத்தை எடுத்துக்கொண்டால், அது ஒன்றும் இல்லாமலேயே, பங்குனர் போன்ற இடங்களில் கொஞ்சம் பணத்தைக் கொடுத்து விட்டால் சலபமாக டைசன்ஸ் கிடைத்துவிடுகிறது.

13th March 1964] [திரு. ம. கமலநாதன்]

இப்படி தேர்ச்சி பெறாதவர்கள் ஓட்டினால் எப்படி விபத்துக்கள் வராமல் இருக்கும்? ஆகவே எல்லா டிஸ்ட்ரிக்ட் ஹெட் க்வார்ட்டர்ஸ்ஸிலும் டிரைவிங் ஸ்கூல் ஏற்படுத்த இவர்களுக்குக் குறைந்தது ஓராண்டுக்காவது பயிற்சி கொடுப்பதற்கு வழிசெய்ய வேண்டும். முக்கியமாக மெக்காலிக்கல் மைன்ட் இருக்க வேண்டும், மற்றுமுள்ள திறமைகள் எல்லாம் இருக்கவேண்டும், அதற்கான முறையில் ஒரு வருடத்திற்கு பயிற்சி கொடுத்து அதன் பின்னால் டிரைவர்கள் லைசன்ஸ் கொடுத்தால் இம்மாதிரியான விபத்துக்கள் வராது என்று நினைக்கிறேன்.

ஓவர் லோட் விஷயத்தைப்பற்றி சொல்லப்பட்டது. கிருஷ்ண கிரியைப் பொறுத்த வரையில் தினசரி சுமார் 1,000, 1,500 பஸ்கள், லாரிகள் எல்லாம் போய் கொண்டிருக்கிறது. பங்களுர், பாண்டி, திருச்சி, சென்னை போன்ற இடங்களுக்குப் போகவேண்டிய பஸ்கள் எல்லாம் அங்கே வந்துதான் போகிறது. இவ்விதமான ஒரு முக்கிய சென்ட்ராக இருக்கிறது. இந்த இடத்தில் டிராஃபிக்கை நல்ல முறையில் பார்ப்பதற்கு வேண்டிய ஸ்டாஃப் கிடையாது. முக்கியமாக இம்மாதிரிப்பட்ட சென்டரில் ஒரு டிராஃபிக் சார்ஜேன்டோ அல்லது டிராஃபிக் கான்ஸ்டபிளோ எப்போதும் இருக்க வேண்டும். அப்படி ஒன்றும் அங்கு கிடையாது. எனக்கு ஏற்பட்ட ஒரு அனுபவம் என்னவென்றால், வடநாட்டு முதலாளி ஒருவரால் நடத்தப்படும் பஸ் ஒன்றில், அவர் என்னுடைய நண்பர் தான், அந்த பஸ்ஸில் . . .

திரு. எ. ஆறுமுகம்: ஸார், பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டர், கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் வட நாட்டு முதலாளி என்று சொல்லுகிறார், இதனால் அவர்களுடைய மனம் புண்படாதா என்று கேட்க விரும்புகிறேன் . . .

கனம் சபாநாயகர்: புண் ஒன்றும் ஆகாது . . .

திரு. ம. கமலநாதன்: நான் முன்பே சொன்னேன், அவர் வட நாட்டு முதலாளி, என் நண்பர் என்று. அவர் பேரில் புகார் சொல்ல வேண்டும் என்பதற்காக நான் சொல்ல வரவில்லை. இந்த பஸ்ஸில், சுமார் 120 பேர்களை ஏற்றிக்கொண்டு போனார்கள். அந்த பஸ் எங்களை—அதாவது கனம் செய்தித்துறை அமைச்சர் அவர்களும் நாங்களும் போய்க்கொண்டிருந்த நேரத்தில்—ஓவர் டேக் செய்து கொண்டு போயிற்று. அந்த இடத்தில் அமைச்சர் வருகிறார்கள் என்று தெரிந்தும் அவர்கள் ஓவர் லோட் எடுத்துக்கொண்டு போய்க்கொண்டிருந்தார்கள். இதிலிருந்து என்ன தெரிகிறது என்றால், அரசாங்கம் போதிய அளவு இதில் கவனம் செலுத்தாமல் இருப்பதுதான் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

கால் ப்ளாண்ட் காலத்தில் கொடுக்கப்பட்ட டைமிங்குகள் 10-00 a.m. அப்படியே இருக்கின்றன. டைமிங் கிருஷ்ணகிரியிலிருந்து சேலம் போத 5, 5½ மணி என்று இருக்கிறது. 3 அல்லது 3½ மணியில் போகிறோம் என்றால் அதற்கு 5¼ மணி என்று இருக்கிறது.

[திரு. மு. கமலநாதன்] [13th March 1964]

ஸ்பீடிங் ஆஃப் பஸ்ஸை எடுத்துக்கொண்டால் இப்போது நார்த் ஆர்க்காட்டில் செய்திருக்கிறார்கள். சேலத்தில் செய்யப்படவில்லை. இரண்டு ஜில்லாக்களுக்கு மிடையே போகக்கூடிய பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் இங்கே குறைத்தால் அங்கே குறைக்க முடியவில்லை. இதைப்பற்றி இரண்டு ஆர்.டி.ஓ.-க்களும் சேர்ந்து முடிவு எடுத்தால் நன்றாக இருக்கும்.

ஓவரலோடிங் பற்றி ரொம்பவும் நன்றாகக் கவனிக்கவேண்டும். இண்டிரியர் ஆப்பரேட்டர்ஸுக்கு டைமிங் கூடக் கிடையாது. ஒரு இடத்திலிருந்து எந்த இடம் போக லோட் இருக்கிறதோ அங்கு போய் விட்டு அப்படியே திருப்பிக்கொள்கிறார்கள். டிஸ்ட்ரிக்ட் பூராவுக்கும் ஒரு ஆர்.டி.ஓ. இருக்கிறார். அது போதுமா? ஒரு இடத்தில் ஆக்கிடெண்ட் ஆகி விட்டால் இரண்டு நாட்கள் அல்லது மூன்று நாட்கள் கழித்துத்தான் அவர் போய்ப் பார்க்க முடிகிறது. உடனே போய்ப்பார்க்க முடிவதில்லை. இது வருமானம் உள்ள தொழிலாதலால் இதைப் பாதுகாத்து, ட்ராஃப்டிக்கை கண்ட்ரோல் செய்ய முயற்சிக்கும் வகையில் அதிக ஸ்டாஃப் போட்டு, ஆக்ஸிடெண்ட் இல்லாமல் இருக்கும் முறையில் டிபார்ட்மெண்ட்டை விரிவுபடுத்தவேண்டும்.

ஆர்.டி.ஏ. மீட்டிங் நடக்கும் நேரத்தில், புதிய பஸ் பர்மிட்டுகள் கொடுக்கிறோம் என்று தெரிவிக்கும் நேரத்திலும் வேரியேஷன், கர்ட்டெயில்மெண்ட் பற்றிய நேரத்திலும் தொகுதி எம்.எல்.ஏ.-யையும் அழைத்து அவர்கள் அபிப்பிராயத்தையும் கேட்பது நல்லது. நான் ஒரு ஆர்.டி.ஏ. மீட்டிங்குக்குப் போனேன். கர்ட்டெயில்மெண்ட் பற்றி பேச்சு வந்தது. “எக்ஸ்டென்ஷன் அல்லது வேரியேஷனாக இருந்தால் வரவேற்கவேண்டிய ஒன்றாகும். கர்ட்டெயில்மெண்ட் என்றால் யார் வரவேற்பார்கள்?” என்று ஆர்.டி.ஏ. மீட்டிங்கில் கலெக்டரிடத்தில் நான் சொன்ன நேரத்தில், ஒரு வக்கில் “நான் பேச உரிமை இல்லை” என்று சொன்னார்கள். அப்போது கலெக்டர் அவர்கள் என்னுடைய மானத்தைக் காப்பாற்றும் முறையில் நான் பேசலாம் என்று சொன்னார்கள். கர்ட்டெயில்மெண்ட் என்று வரும்போது பொதுமக்கள் உள்ள வசதியை இழக்கத் தயாராக இருக்க மாட்டார்கள். கர்ட்டெயில்மெண்ட் என்றே இருக்கக்கூடாது. முதலில் சர்வே செய்கிறோம், அங்கே ரூட் தேவை என்று கொடுக்கிறோம். அதற்குப் பிறகு வேண்டாம் என்று முடிவு செய்வது சரியல்ல.

ரோட் மாராஃபிக் கமிட்டி என்று டிஸ்ட்ரிக்ட் லெவலில் ஒரு கமிட்டி இருக்கிறது. அதில் நான் ஒரு மெம்பர். அதற்கு என்ன ஃபங்க்ஷன்ஸ் என்று கேட்டேன். எது வேண்டுமானாலும் பேசலாம் என்று சொல்லுகிறார்களே தவிர, ட்ராஃபிக் கண்ட்ரோல் புதிய ரூட்டுகளைப் பரிசீலனை செய்வது என்ற முறையில் வேலைகளைக் குறித்துக் கொடுத்தால் செய்வதற்கு அனுசூலமாக இருக்கும்.

கடைசியாக, புதிய பஸ் ரூட்டுகளையும் ஏற்படுத்த கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று கூறி முடித்துக்கொள்கிறேன்.

13th March 1964]

* திரு. சீ. சிவசுப்பிரமணியன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, நம் தொழில்வள அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் மான்யக் கோரிக்கைகளை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் நான் கூற விரும்புகிறேன்.

நம் மாநில அமைச்சர் வெளி நாடுகள் சுற்றி நல்ல முறையிலே இந்த போக்குவரத்தை நடத்தவேண்டுமென்று முயற்சி செய்து வந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த சமயத்திலே பல இடங்களில் பஸ்களை அதிகமாகப் போட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் பஸ் கண்டக்டர்களும், பஸ் ட்ரைவர்களும் கடமையுணர்ச்சியில்லாமல் தங்களுடைய வேலையைச் செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்குள் இருக்கிற சண்டைகளைத் தீர்க்கவேண்டும். நம் அமைச்சர் அவர்களையெல்லாம் கூட்டி நல்ல அறிவுரைகளை வழங்க வேண்டும் என்று இந்த சமயத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏனென்றால், கண்டக்டர், ட்ரைவர் ஆகிய இரண்டு பேரும் சண்டை போட்டுக் கொண்டிருக்கும் நேரத்தில் பொது மக்களுக்கு ரொம்பவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. அந்தக் கஷ்டத்தைத் தீர்க்கவேண்டுமென்றால் அவர்களுக்குள் ஒற்றுமையை வளர்க்கவேண்டும். கண்டக்டர் விஸில் ஊதுகிறார், அந்த சமயத்தில் ட்ரைவர் போய்க்கொண்டே இருக்கிறார். ட்ரைவர் நிறுத்துகிறார், பஸ் கண்டக்டர் ஊதுகிறார். இந்த அளவுக்கு, பூசல் நடக்கிறது என்பதைச் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். உதாரணமாக நான் இன்று காலையில் எக்மோருக்குச் செல்லவேண்டுமென்று 5 மணிக்குச் சென்றேன்.

கனம் சபாநாயகர் : நாஷனலைஸ்ட் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டைப் பற்றிய மானியம் அடுத்தபடியாக எடுத்துக்கொள்ளப் போகிறோம்.

திரு. சீ. சிவசுப்பிரமணியன் : எல்லாவற்றையும் இந்த நேரத்தில் சொல்லவேண்டுமென்று நினைக்கிறேன்.

கனம் சபாநாயகர் : அதைத் தனியாக வைத்துக்கொள்ளுங்கள். அப்புறம் இடம் கொடுக்கிறேன்.

திரு. சீ. சிவசுப்பிரமணியன் : ஆகவே அவர்களுக்கு இந்த உணர்ச்சி தேவை என்பதனை இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

சென்னையிலிருந்து சிதம்பரத்திற்கு பஸ் செல்கிறது. அப்படிச் செல்லும் நேரத்தில் கடலூரில் நின்றால் சர்க்கார் பஸ்ஸில் டிக்கெட் கிடையாது. எங்கிருந்து டிக்கெட் எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டால், பாண்டிச்சேரியிலிருந்து எடுத்தால்தான் சிதம்பரம் போகலாம் என்று சொல்லுகிறார்கள். கடலூர் ஒரு ஜில்லா தலைமை இடம். அங்கு பொது மக்களும் அதிகாரிகளும் அதிகமாக வருகிறார்கள். அப்படி வரக்கூடிய நேரத்தில் சீக்கிரம் செல்ல வேண்டும். துரித பஸ்ஸில் செல்லவேண்டுமென்று

[திரு. சீ. சிவசுப்பிரமணியன்] [13th March 1964]

சொன்னால் டிக்கெட் இல்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். அப்போது நான் அங்கே நின்றிருந்தால், எம்.எல்.ஏ. ஆன என்னைப் பார்த்து 'என்ன ஐயா ஆட்சி நடத்துகிறீர்கள்?' என்று கேட்கிறார்கள்...

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கடலூரில் ஏறுவதற்காக பாண்டிச் சேரியிலிருந்தோ, அல்லது அதற்கு முன்னிலிருந்தோ எம்ட்டியாகக் கொண்டுவரச் சொல்லுகிறீர்களா என்று அவர்களைக் கேட்கக் கூடாதா? அதற்காக கனம் அங்கத்தினர் ஏன் வருத்தப் படவேண்டும்?

திரு. சீ. சிவசுப்பிரமணியன் : அந்த முறையில் டிக்கெட் கொடுக்காமல் இருக்கும் முறையை மாற்றவேண்டுமென்று.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : டிக்கெட் கொடுக்கக் கூடாது என்று முறை கிடையாது. ஒரிஜினேட்டிங் இடத்தில் கொடுத்தது போக பாக்கி இருக்கும் இடத்தை அந்தந்த இடத்தில் டிக்கெட் கொடுத்துக்கொண்டே போகிறார்கள். இண்டர்மீடியட் ஸ்டேஷனுக்கு ரிஸர்வேஷன் செய்வதில்லை. அதுதான் சமாசாரம்.

திரு. சீ. சிவசுப்பிரமணியன் : இரிமேல் அந்த முறைக்கு ஏதாவது அமைச்சர் அவர்கள் செய்வார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, டாக்ஸிகள் அதிகமாகக் கொடுக்கிறோம், யாருக்கு வேண்டுமானாலும் கொடுக்கிறோம் என்று சொல்லுகிறார்கள். இப்படி அதிகமாகக் கொடுப்பதற்காக அவர்கள் அரசாங்கத்திற்கு நன்றி செலுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதோடு ஓட்டுகிறவர்களுக்கும் கடமை உணர்ச்சி வேண்டும். எக்ஸ்பர் ஆஸ்பத்திரிக்குச் செல்ல வேண்டுமென்றால் 2-3 மைல் சுற்றுகிறார்கள். ஒரு மைலில் இருக்கும் இடத்திற்கு 3-4 மைல்கள் சுற்றுவதைப் பற்றி நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சிதம்பரத்தில் பல கிராமங்கள், பஸ்ஸை பார்க்காத கிராமங்கள் இருக்கின்றன. போன பட்ஜெட் ஸெஷனில் கூடச் சொன்னேன் ஜீப் பஸ் போடவேண்டுமென்று. அதைப் பற்றி இந்த வருஷம் வரையில் நடவடிக்கை எடுத்ததாகத் தெரியவில்லை. நம் அமைச்சர் அவர்கள் ஜீப் பஸ்கள் சிதம்பரம் தாலுகாவில் பல கிராமங்களுக்கும் போக ஏற்பாடு செய்வார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

பஸ் அதிகமாகப் போட்டு விட்ட காரணத்தினால் ஜனங்களுக்கு முயற்சி குறைந்து விடுகிறது. எப்படி என்றால் இரண்டு மைலில் இருந்து வரக்கூடிய ஜனங்கள் நடந்து வரமாட்டேன் என்று சொல்லுகிறார்கள். ஒரு சமயத்தில் ஒரு பெண்மணி ஒரு குழந்தையைத் தூக்கிக்கொண்டு ஆஸ்பத்திரிக்கு வந்து காத்துக்கொண்டிருக்கிறாள். குழந்தை அழுதுகொண்டிருக்கிறது. குழந்தைக்கு மாந்தம், 'ஏன் அம்மா இவ்வளவு நேரம்?' என்று கேட்டேன். 'காலையில் 7 மணியிலிருந்து காத்துக்கொண்டிருந்து பஸ் 3 மணிக்குத் தான் கிடைத்தது' என்று சொன்னாள். 'விட்டுக்காள்'

13th March 1964] [திரு. சி. சிவசுப்பிரமணியம்]

எங்கே? என்று கேட்டேன். 'பஸ் கிடைக்கவில்லை, அவர் தங்கியிருந்து என்னை அனுப்பினார்' என்று சொன்னான். இப்படி காலை 7 மணியிலிருந்து 3 மணி வரையில் பஸ்ஸுக்காக காத்துக் கொண்டிருந்தார்கள். (கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்: எந்த இடத்தில்) கீழ்த்தத்திலிருந்து சிதம்பரம் வருவதற்கு. ஆகவே அதிக பஸ்களை சிதம்பரம் தாலுக்காவில் போட்டு ஆதரிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கென் ஆர்க்காட்டில் ராமச்சந்திரன் என்ற ஒரு ஹரிஜன், 5-6 ஆண்டு காலமாக ஒரு பஸ் பர்மிட் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறார். ஏதோ கஷ்டப்பட்டு கொஞ்சம் பணத்தைச் சேர்த்து வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார். பஸ் வருஷங் களாகக் கேட்டுக்கொண்டும் என்ன காரணமோ தெரியவில்லை, அவருக்குக் கிடைக்கவில்லை. அதிலே கண்டிஷன் இருப்பதாகத் தெரிகிறது. வொர்க்ஷாப் இருக்கவேண்டும் என்றெல்லாம் இருப்பதாகத் தெரிகிறது. ஹரிஜன் வகுப்பைச் சேர்ந்தவராக இருப்பதால் அந்த மாதிரி இல்லை. மற்றவர்கள் கேட்கும்போது ஒரு கொட்டையைக் காட்டி விடுகிறார்கள். ஒரு ஸ்பெஷல் பர்மிட் இந்த ஹரிஜன் வகுப்பைச் சேர்ந்தவருக்குக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கனம் சபாநாயகர்: வொர்க்ஷாப் இல்லாமல் பஸ் ஓடினால் என்ன ஆகும்?

திரு. சி. சிவசுப்பிரமணியன்: எம்.எல்.ஏ.-க்களுக்கு ஃபீர் பாஸ் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். எப்போதும் இல்லை என்றாலும் சபை நடக்கும்போதாவது ஃபீர் பாஸ் கொடுத்தால் எல்லா இடங்களையும் சுற்றிப் பார்க்கலாம் என்று சொல்லிக் கொண்டு மான்யக் கோரிக்கைகளை ஆதரித்து எனது உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. சி. கோதண்டராம பாகவதர்: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே இந்த போக்குவரத்து மான்யக் கோரிக்கையை ஆதரித்து சில வார்த்தைகள் பேச விரும்புகிறேன். தமிழ் நாட்டிலே போக்குவரத்து நிர்வாகம் நல்ல முறையில் செயல்பட்டு வருகிறது. அதற்கு முக்கிய காரணம், சென்னையில் போர்டு மெம்பராக உள்ள டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனர், 17 ஆண்டுகளாகப் பணியாற்றுகிற நல்ல திறமை வாய்ந்த டெப்யூடி டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனர், இரண்டு அசிஸ்டெண்டு டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனர்கள் மற்றும் அதிகாரிகள்தான். தமிழ் நாட்டில் போக்குவரத்துத் துறையிலே அரசாங்கத்திற்குக் காமதேனு, கற்பக விருகடும் போன்று பல கோடி ரூபாய் வருமானம் கிடைக்கிறது. இருந்தாலும், அந்த இலாகாவிற்கு போதுமான வசதிகளும் இல்லை. 'ஸ்டாப்' மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது. ஒவ்வொரு ஜில்லாவிற்கும் போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கு ஒரு தனிக் கட்டடம் வேண்டும். அதில் எல்லாவிதமான வசதிகளும் இருக்கவேண்டும். அங்கேயே ஆர்.டி.ஏ. மீட்டிங் நடத்தவும் வசதி செய்யவேண்டும்.

[திரு. சி. கோதண்டராம பாகவதர்] [13th March 1964]

ஒவ்வொரு ஜில்லாவிற்கும் ஒரு துணைப் போக்குவரத்து அதிகாரி ஏற்படுத்தவேண்டும். வேலை அதிகரித்துக்கொண்டே போகிறது. இப்பொழுது ஒரு சிறிய 'டைமிங்ஸ்' விஷயமாக இருந்தாலும், அப்பீல் வரைக்கும் போகிறார்கள். உயர் நீதி மன்றம் வரைக்கும் போகிறார்கள். ஒரு பெர்மிட் கொடுத்துவிட்டால், ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அப்பெலெட் ட்ரிப்யூனல், ஹைகோர்ட்டு, அங்கேயே பெஞ்ச், சுப்ரீம் கோர்ட்டு வரையிலே போகிறார்கள். அதனாலே பல கேஸ்கள் டிலே ஆகின்றன. அது சம்பந்தமாக 'பைல்களெல்லாம்' மிகவும் ஜாக்கிரதையாக வைத்துக் கொள்ள வேண்டியிருக்கிறது. அதற்காக 'ஸ்டாப்' மேலும் அதிகப்படுத்த வேண்டும். ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும் ஒரு சூப்பரின்டெண்டு, ஒரு அக்னான்டெண்டு, இன்னும் 4, 5 கிளர்க்ஸ் அதிகப்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், போக்குவரத்து அதிகாரி ஆபீஸிலேயே, டிரான்ஸ்பர் ஆப் பெர்மிட் பீஸ், ரிஜிஸ்டிரேஷன் பீஸ், பெர்மிட் பீஸ்; டாக்ஸ் முதலிய கட்டணங்களை வாங்குவதற்கு ஒரு கஜானா ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இப்பொழுது அதே மாதிரி சென்னையிலே டெப்யூடி கமிஷனர் ஆப் போலீஸ் ஆபீசில் நடைபெறுகிறது. இம் மாதிரி ஏற்பாடு இருந்தால் யார் டாக் ஸேஷன் கட்டவில்லை, யார் சர்சார்ஜ் கட்டவில்லை என்பது நன்றாகத் தெரியும், அதைக் கண்டு பிடிப்பது மிகவும் சுலபமாக இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இந்த பெர்மிட் வழங்குவதில் முதல் முதலாக 1956-ம் ஆண்டில் ஜி.ஓ. 1298-ல் உள்ள விதிகளை அனுசரித்து வந்தார்கள். அதில் புதிய நபர்களுக்கு பெர்மிட் கிடைக்க வசதியில்லாத காரணத்தினாலே, உயர்நீதி மன்றம் அந்த ஜி.ஓவை மாற்றவேண்டும் என்று குறிப்பிட்டார்கள். ஆகவே, நமது அரசாங்கம் ஜி.ஓ. 2265 என்ற உத்தரவைப் பிறப்பித்து, அந்த விதிகளை மாற்றினார்கள். அதாவது எக்ஸ்பிரியன்ஸுக்கு ஒரு மார்க்கு, செக்டாருக்கு ஒரு மார்க்கு, கம்பெனிக்கு ஒரு மார்க்கு என்று நிர்ணயித்தார்கள். ரிட் பெடிஷன் நம்பர் 247-ல் கம்பெனிக்கு ஒரு மார்க்கு கொடுப்பது செல்லாது என்று உயர் நீதி மன்றம் தெரிவித்துவிட்டார்கள். இந்த பிப்ரவரி மாதக் கடைசியில் சுப்ரீம் கோர்ட்டு இந்த மார்க்கு சிஸ்டம் ஜி.ஓ.வே செல்லாது என்று அறிவித்து விட்டார்கள். அதன்படி இப்பொழுது சுமார் 150 பஸ்கள் நின்றுவிடும் என்ற நிலையில் இருக்கிறது. ஆகவே, அரசாங்கத்தார் உடனே செக்ஷன் 47, செக்ஷன் 68 இந்தத் திருத்தங்களை மாற்றி, அதற்கான விதிகளையும் ஏற்படுத்தி, உடனே எல்லா பஸ்களும் நிற்காமல் ஓடும்படி வசதி செய்யவேண்டும். மீண்டும் பிப்ரவரி மாதத்தில் ஜில்லாவில் பல இடங்களில் ஆர்.டி.ஏ. பல புதிய பெர்மிட்கள் வழங்கியிருக்கிறார்கள். அவைகள் சம்பந்தமாக மேலும் 'ப்ரொசீடிங்ஸ்' அனுப்பாமல் நிறுத்தி வைத்து, மீண்டும் அவைகள் பற்றி புனராலோசனை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். துரிதமாக உத்தரவுகளை அனுப்ப வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

13th March 1964] [திரு. கி. கோதண்டராம பாகவதர்]

டிரான்ஸ்பர் ஆப் பெர்மிட்ஸ் செக்ஷன் 59 (1)-ன் படி தாராளமாக அனுமதிக்கலாம் என்று 1954-ல் பிளானிங் கமிஷன் மத்திய சர்க்காருக்கு சிபார்சு செய்திருக்கிறது. அதன்பேரில் நமது அரசாங்கத்திற்கும் தெரியப்படுத்தி அதற்கான பீஸ் ரூபாய் 100 என்று ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள். இப்பொழுது 1-4-1963 முதல் பீஸ் ரூபாய் 200 என்று உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். ஆகவே, டிரான்ஸ்பர் ஆப் பெர்மிட்ஸ் தாராளமாக அனுமதிக்கவேண்டும், எல்லோரும் பஸ் சர்வீஸ் நடத்த முன்வர வேண்டும். புதியதாக ஒரு பெர்மிட் கிடைப்பது மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. பெர்மிட் கிடைத்தால், சுபீரீம் கோர்ட்டு வரையில் போவதால், மிகவும் கஷ்டப்பட நேரிடுகிறது. ஆகவே, 'டிரான்ஸ்பர் ஆப் பெர்மிட்' தாராளமாக அனுமதிக்கப்பட்டால், எல்லோரும் பஸ் சர்வீஸ் நடத்துவதற்கு முன்வருவார்கள். தங்கக் கட்டுப்பாடு காரணமாக இப்பொழுது தங்க நகை வியாபாரிகள் ஒரு வியாபாரமும் இல்லாமல் இருக்கிறார்கள். அவர்களும் பஸ் சர்வீஸ் நடத்த முன்வருவார்கள். லாரி முதலாளிகளும் பஸ் சர்வீஸ் நடத்த முன்வருவார்கள். ஆகவே, டிரான்ஸ்பர் ஆப் பெர்மிட் தாராளமாக அனுமதிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக லீட்டிங் அரேஞ்ச்மெண்டு, எக்ஸ்பிரஸ் சர்வீஸ் வரைக்கும் முன்பக்கம் பார்க்கும்படியாக சீட்கள் இருந்தால் மிகவும் நல்லது. மற்றபடி சாதாரண பஸ்களில் இப்பொழுது இருக்கிற நிலையையே அனுஷ்டிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஜி.ஓ. 3258-ன் படி ஒரு பஸ் 200 மைல் ஓடலாம் என்று இருக்கிறது. அதை 225 மைல் என்று மாற்றி அமைக்க வேண்டும். எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் 250 மைல்களுக்குப் பதிலாக, 275 மைல்கள் வரைக்கும் ஓடலாம் என்று அனுமதிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், இப்பொழுது டெப்யூடி டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனர், அசிஸ்டெண்டு டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனர், ஆர்.டி.ஏ. மற்றும் மோட்டார் வாகன இன்ஸ்பெக்டர்கள் சில சமயங்களில் கார் இல்லாமல் பஸ்களில் பிரயாணம் செய்கிறார்கள். அவர்கள் கார்கள் வாங்குவதற்கு கடன் உதவி செய்து, அதை சிறு தவணைகளாக திருப்பிப் பெற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. வி. எஸ். எஸ். மணி : சட்டமன்றத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வெஹிகிள்ஸ் (Motor Vehicles Act) Administration மான்யத்தின் பேரில் கொண்டுவரப்பட்டுள்ள வெட்டுப் பிரேரே பணைகளை ஆதரித்து ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். துரிதமாக போக்குவரத்து வேண்டும் என்று கருதப்படுகிற இந்தக் காலத்தில், சாதாரண நடுத்தர மக்களுக்கு பஸ் வாகனம்தான் சுலபமாகக் கிடைக்கக்கூடியது என்பது எல்லோருக்கும் தெரிந்ததே. வசதி படைத்த மக்கள் 'ப்ளெஷர்' கார்களில் போக்கக்கூடிய ஒரு நிலை இருக்கும்பொழுது, பஸ்களில் பிரயாணம் செய்யக்கூடிய நடுத்தர மக்களுக்கு 'ப்ளெஷர்' கார்களில் போகத்

[திரு. வி. எஸ். எஸ். மணி] [13th March 1964]

கூடியவர்களுக்கு என்ன வசதிகள் இருக்கின்றனவோ, என்ன சுகம் இருக்கிறதோ, அந்த சுகத்தைக் கொடுப்பதற்கு தகுந்தபடி இந்த 'பஸ் பாடி கன்ஸ்ட்ரக்ஷன், ஸ்டாக்சர்' Construction Structure அமையவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக, எனது மாவட்டத்தில் பஸ்கள் எப்படி அமைந்திருக்கிறது என்றால், எல்லா ஸ்டீட்களும் முன்புறம் பார்த்து இல்லாமல் எதிரும் புதிருமாக இருந்துவருகிறது. அந்த ஆலோசனையை முதல் முதலாக நான் தான் 'மூவ் செய்ததாக, கொண்டு வந்ததாக' எனக்கு ஞாபகம். ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் அட்வைசரி கமிட்டி (State Transport Advisory Committee) கூட அதைப்பற்றி பரிசீலித்து, நான் அவர்களுக்கு எழுதியிருந்தேன். அவர்கள் அதை சர்க்கார் ஆலோசனைக்குக் கூட கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். எல்லா ஸ்டீட்களும் 'பேலிங் பார்வாடி' (Facing forward) முன்புறம் நோக்கி இருக்கவேண்டும் என்று அவர்கள் ஆலோசனை கூறியிருக்கிறார்கள். அது நிறைவேறும் என்று நான் நினைக்கிறேன். அதுமட்டுமல்ல பஸ் ஸ்டீட்கள் இப்பொழுது அமைந்திருப்பது மிகவும் அகலக் குறைவாக இரண்டு பேர்கள் உட்காரக்கூடிய ஒரு இடத்தில் மூன்று பேர்கள் உட்காரக்கூடிய நிலையில் இருக்கிறது. அதையும் சற்று கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பஸ்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய 'ரன்னிங் டைம்' (Running time) பிரயாணிகளுக்கு மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. இரண்டு மணி நேரத்தில் போய் சேரக்கூடும் என்ற இடத்திற்கு 3 மணி நேரம், 4 மணி நேரம் 'ரன்னிங்-டைம்' என்றால் அது பிரயாணிகளுக்கு Tedious ஆகியிருக்கிறது. இன்பம் அளிக்கவில்லை. அது கஷ்டமாகத்தான் தோன்றுகிறது. அந்த நிலையை கொஞ்சம் மாற்றவேண்டும். பஸ் டிரைவர்கள் நிறுத்தக் கூடிய ஒரு இடத்தில் 10 நிமிஷம் போடலாம் என்றால், 15 நிமிஷம், 20 நிமிஷம் போட்டுவிட்டு, ரன்னிங் டைம் அதிகமாக இருக்கிறது, ஆகவே, இஷ்டம்போலி போகலாம் என்று சொல்லிக்கொள்கிறார்கள். ஆகவே, ரன்னிங் நேரத்தை இப்பொழுது இருப்பதை விட குறைக்கவேண்டும் என்று நான் ஆலோசனை சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இந்த பஸ் ஆபரேட்டர்களுக்கு மோட்டார் வெஹிகிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர் (Motor Vehicles Inspector) என்றாலே ஒரு 'டெர்ரர்' Terror அவர்கள் பயங்கரமான் ஆசாமியாக இருக்கிறார்கள். காரணம் என்னவென்றால், அவர்களிடத்தில் அதிகமாக அதிகாரங்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவர்கள் தயவால் தான் பஸ்கள் ஓட முடியும். இல்லையென்றால் 'ப்ரேக் சர்ட்டிபிகேட்' கிடைக்காது என்ற நிலையிலே அவர்களுக்கு அதிகமர்ன ஒரு பயத்தை உண்டாக்கக்கூடிய நிலைமையில் இருக்கிறார்கள். சமீபத்தில் ஒரு படித்த மாணவன் உத்தியோகத்திற்காக மனுச் செய்ய வேண்டும் என்று சொன்ன சமயத்தில் நான் கேட்டேன் 'உனக்கு எஸ்.பி. வேலை வேண்டுமா, வேறு எந்த வேலை

13th March 1964] [திரு. வி. எஸ். மணி]

வேண்டும்?' என்று கேட்டதற்கு, 'எஸ்.பி. வேலையைக் காட்டிலும் எனக்கு 'மோட்டார் ப்ரேக் இன்ஸ்பெக்டர்' வேலை கிடைத்தால் அது நல்லது, அது லாபகரமான உத்தியோகம்' என்று சொல்லக்கூடிய அளவுக்கு அந்த ப்ரேக் இன்ஸ்பெக்டருக்கு அவ்வளவு அதிகாரம் இருக்கிறது. அதன் மூலம் பல தவறுதலான வழிகளுக்குப் போகக்கூடிய நிலை இருக்கிறது, அந்தப் பதவிக்கு மனுச் செய்யவேண்டும் என்று சொன்னார். அந்த உத்தியோகம்தான் நல்லது என்று சொல்லும் அளவுக்கு பிரசித்தி அடைந்திருக்கிறது. Motor Vehicles Inspector பதவி என்று சொன்னால். . .

கனம் சபாநாயகர்: கனம் அங்கத்தினர் அவர்களிடத்திலேயே சொன்னாரா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்: எவ்வளவு நல்ல உயர்ந்த குணம்? இப்படிப்பட்டவர்கள் எல்லாம் சர்க்கார் உத்தியோகத்திற்கு வந்தால் எப்படி இருக்கும்?

திரு. வி. எஸ். எஸ். மணி: அம்மாதிரி நிலைமை இருக்கிறது. சமுதாயத்தை அந்த அளவுக்கு நீங்கள் வைத்திருக்கிறீர்கள் என்பது நன்றாக விவங்குகிறது.

அடுத்தபடியாக சில பஸ்கள் சில பஞ்சாயத்து யூனியன் ரோடுகளில் போகின்றன. அப்படி போய்க்கொண்டிருந்தால், அந்த பஞ்சாயத்துக்களுடைய நிதி நிலைமை அந்த ரோடுகளை நல்ல முறையில் பராமரிக்கக்கூடிய நிலையில் இல்லை. எனவே எந்தெந்த ரூட்டுகளில் பஸ்கள் போகின்றனவோ—அவைகள் பஞ்சாயத்து ரோடுகளாக இருந்தாலும் சரி, ஹைவேஸ் ரோடுகளாக இருந்தாலும் சரி, நாஷனல் ஹைவேஸ் ரோடுகளாக இருந்தாலும் சரி—எல்லாவற்றையும் நல்லமுறையில் பராமரிக்கும் ஏதாவது ஒரே இலாகாவிற்கீழ் கொண்டுவரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக சொந்தப் பண்ணையில் விவசாயம் செய்து, விவசாயத்திற்காக உபயோகிக்கும் எந்த வாகனமாக இருந்தாலும் சரி, லாரியோ, புல்டோசரோ, டிராக்டரோ, டிரெயிலரோ, எதுவாக இருந்தாலும் அவைகளுக்கு மோட்டார் வெஹிகிள்ஸ் சட்டப் படி இப்பொழுது வரி விதிக்கப்படுகிறது. விவசாயிகளுக்கு அதிகச் சலுகைகள் கொடுக்கவேண்டும், உற்பத்தியை அதிகரிக்க வேண்டுமென்று நாம் சொல்லுகிற நேரத்தில், அந்தமாதிரி விவசாயத்திற்காக உபயோகப்படும் வாகனங்களுக்கு வரி விதிக்காமல், விதிவிலக்கு அளிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இப்பொழுது பல இடங்களில் டவுன் பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. எனது வட்டத்திலுள்ள திண்டுக்கல் நகரிலும் டவுன் பஸ் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. அந்த டவுன் பஸ்ஸை என்னுடைய தொகுதியில் உள்ள Dindigul -பழனி ரோடில் இன்னும் 7 மைலுக்கு விஸ்தரிப்பு செய்தால், அந்தப் பகுதி மக்களுக்கு வசதி

[திரு. வி. எஸ். எஸ். மணி] [13th March 1964]

யாக இருக்கும். இது சம்பந்தமாக பலமுறைகள் ஆர்.டி.ஏ. R.T.A. அவர்களிடம் சொல்லியும், அம்மாதிரி எக்ஸ்டென்ஷன் கொடுப்பதற்கு தயங்குகிறார்கள். ஏதோ ஹைகோர்ட்டில் Stay வாங்கி ஒரு ஸ்டட் நடக்கிறது என்று சொன்னார்கள். இப்பொழுது அந்த சட்டமே நமது மன்றத்தில் திருத்தப்பட்டுவிட்டது. ஆகவே இந்த எக்ஸ்டென்ஷன் கொடுப்பதில் எந்தவிதமான ஆட்சேபனையும் இருக்காது என்று நான் நினைக்கிறேன்.

எனது மாவட்டத்திலுள்ள பஸ் ஆப்பரேட்டர்கள், டிரைவர்களுக்கு இரண்டு விதமான வேலைகள் கொடுத்துவருகிறார்கள். ஒன்று அவர்கள் வண்டியை ஓட்ட வேண்டும். மற்றொன்று அவர்கள் கையில் பஸ் ஸ்டாண்டிங் பாயிண்டிலே ஒரு இன்வாயிலைக் (Invoice sheet) கொடுத்து, அதில் எந்தெந்த இடத்திலே கண்டக்டர் பஸ்ஸை நிறுத்தி பாசஞ்சரை ஏற்றுகிறாரோ, அப்பொழுது எல்லாம் டிக்கெட்டின் நம்பர், எத்தனை பாசஞ்சர்கள், எவ்வளவு கட்டணம் என்பதை எல்லாம் அதில் குறித்துக் கொள்ள வேண்டும். டிரைவர் ஒரு கையால் ஸ்டியரிங்கை பிடித்துக் கொண்டு, மற்றொரு கையால் இன்வாயிசில் எழுதிக் கொண்டிருக்கும்பொழுது, பஸ்ஸும் ஓடிக் கொண்டு இருக்கிறது. இப்படிச் செய்வதினால் பஸ்ஸுகளுக்கு விபத்துகள் ஏற்படக்கூடிய நிலைமை ஏற்படும். இந்தமாதிரி இரண்டு விதமாக வேலைகள் அவர்களுக்கு கொடுக்காமல், ஒட்டுவதைத் தவிர டிரைவர்கள் வேறு வேலை செய்யக்கூடாது என்று சர்க்கார் ஒரு ஆணையைப் பிறப்பிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக பஸ் கன்ஸ்டிரக்ஷன் செய்வதிலே, 'பாடி' கட்டும்பொழுது ஒரு டைப் டிசைன் இருக்கவேண்டுமென்று நான் சொன்னேன். அதாவது வண்ணம் தீட்டும்பொழுது, அந்த வண்ணம் ஒரே மாதிரியாக இருக்க வேண்டும். நம்முடைய மாநிலம் பூராவிலும் ஒரே மாதிரியான வண்ணமாக இருந்தால் நன்றாக இருக்கும். ஏனென்றால், இப்பொழுது பஸ் ஆப்பரேட்டர்கள் விருப்பு வெறுப்புகளுக்கு உள்பட்டு அரசியலை இதிலே புகுத்தி விடுகிறார்கள். சில பஸ் ஆப்பரேட்டர்கள் மூவர்ணக் கொடியை பஸ் பாடிகளிலே தீட்டிவிடுகிறார்கள். ஒரு பஸ்ஸிலே எல்லாவிதமான பிரயாணிகளும் போகிறார்கள். அதிலே அரசியல் சின்னத்தைப் புகுத்துவது நன்றாக இருக்காது. ஆகவே ஒரு டைப் டிசைன் போட்டு ஒரேவிதமான வண்ணத்தை தீட்டவேண்டுமென்று ஆணை பிறப்பித்தால் அது நலமாக இருக்குமென்று தெரிவித்துக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

திரு. பா. ராஜகோபால் நாயுடு: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையின்மீது சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். இன்றைய தினம் நம்முடைய ராஜ்யத்தில் பல பெரிய தொழில்கள் நடக்கின்றன. அவ்வாறு நடக்கும் பெரிய பெரிய தொழில்களுக்கு ரூபாய் 4 அல்லது 5 கோடி மூலதனம் போட்ட போதிலும் இந்த டிரான்ஸ்போர்ட்டு தொழிலில் வேலை

13th March 1964]

[திரு. பா. ராஜகோபால் நாயுடு]

செய்யக்கூடியவர்கள் அதிலே வேலை செய்வதில்லை. சாதாரணமாக ஒரு பஸ்ஸை எடுத்துக் கொண்டால், அதில் 8 அல்லது 10 பேர் வேலை செய்கிறார்கள். அதே நேரத்தில் நாலேந்து கோடி மூலதனம் போட்டு நடத்தும் தொழிலில் 400 அல்லது 500 பேருக்கு மேல் வேலை செய்வதில்லை. ஆனால், இன்று உள்ள வரி விதியையும் மற்ற செலவுகளையும் பார்க்கும்பொழுது, 1963-வது வருஷத்தில் ரூபாய் 13,825 செலவாகிக் கொண்டிருந்தது. இன்று, வரிகள் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ், டீசல் எண்ணெய் இவைகளுக்காக 1964-ம் வருஷத்திலே ரூபாய் 31,000 செலவாகிறது. இவ்வளவு தூரம் வரி கொடுத்து இந்த பஸ் செர்விசை 1964-65-லிருந்து தொடர்ந்து நடத்த முடியுமா என்பது சந்தேகமே, ஏனென்றால் லாபம் வருகிறதோ அல்லது வரவில்லையோ, பெர்மிட் வைத்துக் கொண்டிருப்பவர்கள் நஷ்டம் வந்தாலும் ஏதோ முன்னால் கொஞ்சம் லாபம் அடைந்தோம். இந்த தொழிலை விடக்கூடாது என்ற முறையிலேதான் நடத்த வருகிறார்கள். அவ்வாறு எத்தனை நாட்களுக்கு நடத்த முடியும்? நான் சமீபத்தில் திருநெல்வேலி, மதுரை ஜில்லாக்களுக்குப் போய் இருந்தேன். சில லாரிக் காரர்கள் இந்த மாதிரி டீசல் எண்ணெய் போட்டால், கட்டுப்படியாகாது என்று நினைத்து மஞ்சள் கெரோஸின் உபயோகிக்கிறார்கள். இப்படிச் செய்தால், அந்த வண்டி எத்தனை நாட்களுக்கு ஓடும்? சில இடங்களிலே சிலர் பெர்மிட்டுகளை யெல்லாம் சரண்டர் செய்கிறார்கள். அந்த மாதிரி திருநெல்வேலி, ராமநாதபுரம் ஜில்லாக்களில் பெர்மிட்டுகளை சரண்டர் பண்ணியிருக்கிறார்கள். சாதாரணமாக ஒரு பஸ் ஓட்டினால், சின்ன ஆப்பரேட்டராக இருந்தாலும் சரி, பெரிய ஆப்பரேட்டராக இருந்தாலும் சரி, ஒரு மைலுக்கு ரூபாய் 1-4-0 அல்லது ரூபாய் 1-6-0 செலவாகிறது. வரும்படி வரக்கூடிய ரூபட்டுகள் எத்தனை இருக்கின்றன என்பதை நாம் பார்க்கவேண்டும். இப்பொழுது மேலும் 10 சதவிகிதம் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்தவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். மக்களுக்கு வசதிகள் செய்து கொடுப்பதைப் பற்றி நான் ஒன்றும் சொல்லவில்லை. ஆனால் இந்த தொழிலை நடத்துகிறவர்களுக்கு நஷ்டம் ஏற்படாமல் பார்த்துக் கொள்ள வேண்டும். சின்ன ஆப்பரேட்டர் ஆனாலும் சரி, பெரிய ஆப்பரேட்டர் ஆனாலும் சரி, இது ஒரு பெரிய தொழில், நிறைய ஆட்கள் வேலை செய்கிறார்கள், ஆகவே அவர்களுக்கு சம்பளம், போனஸ் எல்லாம் கொடுக்கவேண்டும், அவற்றை யெல்லாம் கொடுத்து வண்டிகளை நல்ல முறையில் பராமரிக்க முடியுமா என்பதை கவனிக்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக வண்டிகள் ஓவர் ஸ்பீடாகப் போவதைப்பற்றி சிலர் இங்கே குறிப்பிட்டார்கள். பெங்களூரிலிருந்து சென்னை வரும்பொழுது பார்த்தால், ஏராளமான கார்களும், லாரிகளும் பஸ்களும் வந்துகொண்டிருக்கின்றன. ஓவர் ஸ்பீடு என்றால் சொல்லவே முடியாது. நாம் இங்கே உயிரோடு வந்து சேருவோமா என்பதே சந்தேகமாக இருக்கிறது. தினம் இந்த ரூட்டில் 10 அல்லது 20 வண்டிகளுக்கு ஆக்ஸிடென்ட் ஏற்படுகின்றன. பஸ்ஸிலே ஓவர் ஸ்பீட் என்று சொன்னால், முதலாளியையும் சார்ஜ்

[திரு. பா. ராஜகோபால் நாயுடு] [13th March 1964]

பண்ணுகிறார்கள். ஆனால் கார்களைப் பொறுத்த வரையில், டிரைவரை மட்டும் 'பைன்' போட்டு விடுகிறார்கள். அதேமாதிரி, லாரிகள் ஓவர் ஸ்பீட் என்றால், முதலாளிகளையும் சார்ஜ் பண்ணுகிறார்கள். ஆகவே இந்த மாதிரி ஸ்பீடைக் கட்டுப்படுத்துவதற்கு, டி.வி.எஸ்.ஸில் வைத்திருப்பது போல, டாகோகிராப் மீட்டர்கள் வைத்து, 30 மைலுக்கு மேல் போகக் கூடாது என்று நிர்ணயம் செய்யலாம். இப்பொழுது சாதாரண பஸ்கள் 25-மைல் விதமும், எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் 30-மைல் விதமும் போகலாமென்று இருக்கிறது. ஆனால் இந்த ஸ்பீட் லிமிட்டை யாரும் அனுசரிப்பதில்லை. ஆகவே ஒவ்வொரு வண்டிக்கும் டாகோகிராப் மீட்டர்களை அமைத்தால், எக்காரணத்தைக்கொண்டும் ஆக்ஸிடெண்ட் ஏற்படாது. மக்களும் சௌகரியமாக போய்ச் சேருவார்கள்.

10-30
a.m.

அடுத்தாற்போல், இந்த பஸ்ஸிலே ஃபார்வர்ட் சீட்டுகள் போட வேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். ஃபார்வர்ட் சீட்டு 30 அல்லது 40 மைலுக்குப் போகும் வண்டிகளுக்குப் போடாமல், 100 மைலுக்கு மேல் ஓடும் வண்டிகளுக்கு மட்டும் வைத்தால் நலமாக இருக்கும் என்று அபிப்பிராயப்படுகிறேன். ஏனென்றால் இப்பொழுது ஒரு பஸ் வாங்க ரூபாய் 45,000 ஆகிறது. அப்படி அதிக விலையில் வாங்கி இன்றைக்கு 60 சீட்டாக அமைத்திருக்கிறோம். அந்தப் பழைய வண்டிகளை ஃபார்வர்ட் சீட் அமைக்க புதுப்பிக்காமலே இருந்து விடுவார்கள். புதுப்பிக்க மறுபடியும் அதிகச் செலவு ஆகும். ஆகவே இந்த ஃபார்வர்ட் சீட் அமைப்பதை 100 மைலுக்கு மேல் ஓடும் எக்ஸ்பிரஸ் வண்டிகளுக்கு மட்டும் என்று வைத்துவிட்டால் ஜனங்களுக்கு சௌகரியமாக இருக்கும். 45,000 ரூபாய்க்கு வாங்கி பாடி கட்ட மறுபடியும் ரூபாய் 15,000 செலவழித்தால் ரூபாய் 60,000 ஆகிறது. இதை அமைச்சர் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு என் உரையை முடிக்கிறேன்.

* திரு. எம். குழந்தைசாமி கவுண்டர்: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து சில வார்த்தைகள் பேச ஆசைப்படுகிறேன். சேலம் ஜில்லாவிலே என் தொகுதியில் டேனிஸ் பேட்டையிலிருந்து தீவட்டிப்பட்டி வரை 5 மைலுக்கு ரோடு இருக்கிறது. 1957-லிருந்து இப்பொழுது 64 வரை அந்த ரோட்டில் ஒல்லி போடாமலே ஒரு அடி பள்ளம் ஒரு அடி மேடாக இருக்கிறது. அதிலேதான் மாட்டு வண்டி, லாரி, பொதி மாடுகள், நெல் மூட்டையைப் போட்டுக் கொண்டு சேலம் போகிறார்கள். டேனிஸ் பேட்டைக்கும், தீவட்டிப் பேட்டைக்கும் 5 மைல்தான் ஜல்லி போட வேண்டியிருக்கிறது. இதை இன்னும் செய்யவில்லை. அதைக் கவனிக்க வேண்டும் என்று சபாநாயகர் மூலம் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். சேலத்திலிருந்து ஓமலூர் வர இரவு 10 மணிக்கு பஸ் ஒன்றும் கிடையாது. ஆகவே 10 மணிக்கு ஒரு பஸ் விட ஏற்பாடு பண்ண வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். இன்னும் சேலத்திலிருந்து கம்மாளப்பட்டி போகும் பஸ் ஒரு நாளைக்கு 5 டிரிப் போகிறது. கம்மாளப்பட்டியில் இருந்து கூட்டாறு வரை

13th March 1964] [திரு. எம். குழந்தைசாமி கவுண்டர்]

ரோடு சரியாக இருக்கிறது. அதற்கு மேல் ஜல்லி போட்ட ரோடு இல்லை. ஜனங்கள் பஸ் வரும் வரும் என்று காத்திருந்து கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஆகவே அங்கே இன்னொரு பஸ் போட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். இது சம்பந்தமாக இரண்டு வருஷமாக கேட்டு வருகிறேன். அமைச்சர் காமராஜர் அவர்களுக்கும் எழுதியிருக்கிறேன், நல்லபடி ஆர்டர் வரும் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் கலெக்டர், ஆர்.டி.ஓ. இவர்கள் சேலத்திலிருந்து கோண மடுவு வரை 14 மைல் ரோடு பஸ் போக லாயக்கு இல்லை என்று எழுதியிருக்கிறார்கள். கம்மாள்பட்டி போகும் ரோடு கோண மடுவுக்கு 6 பார்லாங்கில் இருக்கிறது. அந்த ரோட்டில் சைடு வெட்டி மேலே மண் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஜல்லி ரோடு போடவில்லை. கோணமடுவுக்கு வடபுறம் ஒரு கறடு இருக்கிறது. ரோடு போட்ட கன்ட்ராக்டர்கள் கல்லை சரியாக எடுக்காததால் ரோடு லாயக்கில்லை என்று சொல்லிவிட்டார்கள்.

சேலத்திலிருந்து கோணமடுவுக்கு காலையில் 6 மணிக்கு ஒரு ட்ரிப்பும், 12 மணிக்கு ஒரு ட்ரிப்பும், மாலை 8½ மணிக்கு ஒரு ட்ரிப்பும் விடவேண்டும். மீதி 2 ட்ரிப்பும் கம்மாள்பட்டிக்கு கிழக்கே 3 மைலில் திருமனுருக்கு விட்டால் சேலம் வர மக்களுக்கு வசதி ஏற்படும். அதோடுகூட கம்மாள்பட்டிலிருந்து திருமுன்னுருக்கு 3 மைல் இருக்கிறது. அங்கே சல்லி ரோடு போட்டால் சேலம் வரை வசதியாக இருக்கும். அங்கே சல்லி குட்டாம் குமித்திருக்கிறார்கள். அந்த சல்லி போட்டால் நொறுங்கி மணலாகி விடும். ஆகவே கருஞ்சல்லி போட வேண்டும் என்று ஜனங்கள் சொல்கிறார்கள். இது பஞ்சாயத்து யூனியனிலே செய்வதற்கு இல்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். கம்மாள்பட்டியிலிருந்து பனமரத்துப்பட்டிக்கு 10 மைல் இருக்கிறது.

கனம் சபாநாயகர் : ரோட் மந்திரி வேறு.

திரு. எம். குழந்தைசாமி கவுண்டர் : இதற்கு சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சரைக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். (சிரிப்பு.) அந்த ரோட்டிலே 4 ஆறுகள் இருக்கின்றன. அதற்கு எல்லாம் பாலம் கட்டி பஸ் போக சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சர் தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். இந்த சுந்தர்ப்பம் கொடுத்ததற்கு கனம் சபாநாயகருக்கு நன்றி தெரிவித்துக் கொண்டு, நான் சொன்ன எல்லாவற்றையும் சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சர்கள், கவனிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு முடிக்கிறேன்.

* **புலவர் கா. கோவிந்தன் :** சட்ட மன்றத் தலைவர் அவர்களே, நமது தொழிலமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற மானியக் கோரிக்கை மீது எங்கள் கட்சி சார்பில் கொடுத்திருக்கும் வொட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து ஒரு சில கருத்துக்களை எடுத்துக்கூற விரும்புகிறேன்.

வட ஆற்காடு மாவட்டம் பொருளாதாரத் துறை ஒன்றில் மட்டுமே பின் தங்கியதாக இருக்கிறது என்ற குறையை நான் கொண்டிருந்தேன். ஆனால் இன்றைக்கு இப்பொழுது எனக்கு

[புலவர் கா. கோவிந்தன்] [13th March 1964]

முன்பு பேசிய சேலம் உறுப்பினரும், ராமநாதபுரத்தைச் சார்ந்த உறுப்பினரும் எடுத்துக்கூறிய குறைகளைக் கேட்டபிறகு, வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் உள்ள பஸ் போக்குவரத்துக் குறைகளை நினைத்துத் தலையிறங்க வேண்டிய நிலையில் இருக்கிறேன். உண்மையில் அவர்களும் குறைகளைக் குறைத்துத்தான் கூறியிருக்கிறார்கள். வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலும் அம் மாவட்டத்தை ஒட்டியிருக்கும் செங்கற்பட்டு மாவட்டத்திலும் பஸ்களில் இருக்கும் ஓவர் லோடு, கொடுமையாக இருக்கிறது என்றும் இதை செய்தித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் பார்த்தார்கள் என்றும் சொன்னார்கள். எனக்கு நினைப்பு இருக்கிறது. பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் கூட ஒரு முறை நபர் லோட் பஸ்ஸை விரட்டிப் பிடித்தார்கள் என்பது. இப்பொழுது இல்லை. இரண்டு மூன்று ஆண்டுகளுக்கு முன்பு, இந்த பஸ்காரர்கள் செய்தித் துறை அமைச்சருக்கும் “பே, பே” சொல்வார்கள். பொதுப்பணித் துறை அமைச்சருக்கும் “பே, பே” என்று சொல்லி விடுவார்கள். அப்படிப்பட்டவர்கள் வட ஆற்காடு மாவட்ட பஸ் முதலாளிகள். போலீஸ் நிலையம் இருக்கும் வழியாக பஸ் ஓடும். அதில் இருக்கும் ஓவர் லோடுக்கு கணக்கு வழக்கு கிடையாது. அது எப்படி ஓடுகிறது? அப்படிப்பட்டவர்களுக்கு இந்த சர்க்கார் ஏன் சலுகை தந்திருக்கிறது. எனக்கொரு சந்தேகம் ஆளும் கட்சியிலிருந்து போட்டியிட்டவர்களிலும் வெற்றி பெற்றவர்களிலும், எங்கள் மாவட்டத்தில் பஸ் முதலாளிகளே அதிகம் என்பதால்தான் இந்த சலுகைகளைப் பெறுகிறார்களோ, என்று நினைக்கிறேன். அது மட்டும் அல்ல. புகை பிடிக்கக்கூடாது என்று இருக்கும். ஆனால் எங்கள் மாவட்ட பஸ்களில்தான் புகை பிடிக்கும் வழக்கம் பெருவாரியாக இருக்கும். பஸ் நிலையங்களிலே வண்டிகளில் ஏற்றுவதைப் பார்த்தால், ஆடு மாடுகளை ஏற்றுவது போல் இருக்கும். ஒழுங்காக டிக்கட் கொடுக்கும் வழக்கம் கிடையாது. ஸ்டான்ட் புரோக்கர்கள் டிக்கட்டுகளை கையில் வைத்துக் கொண்டு சேர்ந்தாற்போல் 10 டிக்கட்டுகளை வைத்துக் கொண்டு ஒரு ரூபாய் டிக்கட்டை 1½ ரூபாய் என அதிக விலைக்கு விற்பார்கள். இந்த நிலைகளையெல்லாம் மாற்ற அமைச்சரவை கவனம் செலுத்த வேண்டும். இந்தக் குறைகளை எப்படிப் போக்கலாம் என்று சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலே, திருவாங்கூர் பிரியாத காலத்திலே பஸ் நிலையத்திலே முன் கூட்டியே யார் யார் எங்கு போக வேண்டுமோ அதற்குத் தக்கபடி டிக்கட் கொடுக்கும் இடத்தில் ஒரு டோக்கனைக் கொடுப்பார்கள். அடுத்த வண்டி வந்தவுடன் 10 இடம் இருக்கிறது என்றால் ஒன்று முதல் பத்து வரை எண்ணிட்ட டோக்கன்களைக் கையில் வைத்திருப்பவர்களுக்கு டிக்கட் கொடுப்பார்கள். இடையிலே 8-வது நம்பர் டோக்கன்காரர் இல்லை என்றால், அப்பொழுது 11-வது நபருக்கு டிக்கட் அளிக்கப்படும். அப்படிப்பட்ட ஏற்பாட்டை அமுலாக்கி இந்த குறைபாடுகளை ஓரளவு நீக்க முடியுமா என்று சிந்திக்க வேண்டும். வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் மட்டும் அப்படிப்பட்ட குறைகள் இருக்கக் காரணம் என்ன? வடாற்காடு மாவட்டத்தில் போதுமான சயில் வசதி கிடையாது. எல்லோரும் பஸ்ஸிலேயே செல்ல வேண்டிய நிலை

13th March 1964] [புலவர் கா. கோவிந்தன்]

இருக்கிறது. ஆனால், போதிய பஸ் கிடையாது. போதிய பஸ் இல்லையென்றால், ஏன் இல்லை? அங்கிருக்கும் பெரிய முதலாளிகள் தான் காரணம். பெரிய மின் சின்ன மீன்களை விழுங்கிவிடும் என்று சொல்லார்கள். அதுபோல, பெரிய பஸ் முதலாளிகள் சிறிய பஸ் முதலாளிகள் வரை இடம் தராமல் இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள்.

1961-ம் ஆண்டில் செய்பாற்றிலிருந்து சென்னைக்கு காஞ்சிபுரம் —படப்பை—தாம்பரம் வழியாக ஒரு பஸ் ரூட்டுக்கு அப்பரி கேஷன் கூட 'கால் ஃபார்' பண்ணியாய்விட்டது. ஆனால், அந்த ரூட் இன்று வரைக்கும் அமுலுக்கு வரவில்லை. காரணம் என்ன? இடையிலே இருக்கும் பஸ் முதலாளிகள்தான் அதற்குத் தடை செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று நினைக்க வேண்டும். அவர்கள் ஆளும் கட்சியில் இருக்கும் காரணத்தால்தான் அந்த பஸ் ரூட் அமுலுக்கு வராமல் இருக்கிறது என்று நான் நினைக்க வேண்டியிருக்கிறது. இதை அமைச்சர் அவர்கள் நன்றாகச் சிந்தித்துப் பார்த்து ஆணை செய்ய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

சிரிமாப் படக் காட்சிக்கு டிக்கட் கொடுக்கப்படுவதில், அந்த டிக்கட்டிலேயே விற்பனை வரி இலாகாவின்ருடைய முத்திரை போட்டிருக்கிறார்கள். அப்படி, பஸ் டிக்கட்களிலும் ஏதாவது ஒரு குறிப்பிட்ட இலாகாவின் முத்திரை இட்டிருக்கவேண்டும். அப்படி முத்திரையும் இட்டுவிட்டு பஸ்ஸில் ஏறுகிற நோத்தில் பிரயாணிகளுக்குத் தெரியும் இடத்தில், "பஸ் பிரயாணிகள் டிக்கட் வாங்க மறுத்தாலும், டிக்கட் கேட்கின்ற நோத்தில் டிக்கட் இல்லாமல் இருந்தாலும் தண்டனைக்கு உள்ளாவார்கள்" என்று எழுதப்பட்டிருக்கவேண்டும். இப்படிப்பட்ட ஒரு ஏற்பாடு செய்வதன் மூலமாக ஓரளவு 'ஓவர்-லோட்' ஐக் குறைக்க முடியுமா என்று அமைச்சர் அவர்கள் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். பஞ்சாயத்து ஆட்சி வந்திருக்கிறது. ஆங்காங்கு பஞ்சாயத்து யூனியன்கள் இருக்கின்றன. பஞ்சாயத்து யூனியன் அலுவலகத்திற்கு மக்கள் செல்ல வேண்டியிருக்கிறது. தாலுகா தலைநகரங்களுக்கும் செல்ல வேண்டியிருக்கிறது. இந்தக் காரணத்தால் புதிய பஸ் ரூட்கள் பல் ஏற்பட வேண்டிய நிலை நமக்கு இருக்கிறது. வடாற்காடு மாவட்ட எளர்ச்சி மன்றத்திலே நாங்கள் எங்களுடைய கோரிக்கைகளைச் சொல்கிறோம். ஆனால், நடைமுறைக்கு வருகிற நிகழ்ச்சியிலே வீண் காலதாமதம் ஆகிறது. அப்படிப்பட்ட நிலை இல்லாமல், பெரிய பெரிய ரூட்கள் இல்லையென்றாலும், இப்படிப்பட்ட சிறிய ரூட்களில் பஸ் போக வேண்டிய வழிவகைகளை அமைச்சர் அவர்கள் உடனடியாக செய்ய வேண்டுமென்று நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்து, பஸ் நிலையங்களை எடுத்துக் கொள்வோம். அங்கே மக்கள் உட்கார நல்ல இடம் இல்லை. அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கு ஒன்றைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். வேலூரில் அரசாங்க பஸ் நிற்கும் இடத்தில் ஒரு பஸ் நிலையம் கட்டியிருக்கிறார்கள். அதற்கு நேர் எதிரில் இருப்பது முனிசிபல் பஸ் ஸ்டாண்டு. இரண்டையும் அமைச்சர் அவர்கள் சென்று பார்த்து,

[புலவர் கா. கோவிந்தன்] [13th March 1964]

அரசாங்க பஸ் நிலையம் எந்த அளவுக்கு இருக்கிறது, முனிசிபல் பஸ் நிலையம் எந்த அளவுக்கு அமைந்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிந்து கொள்வது நல்லது. இப்படிப்பட்ட நிலையிலே ஆங்காங்கு இருக்கும் பஸ் நிலையங்கள் அமையக்கூடாது, நல்ல முறையில் அமைய வேண்டிய ஏற்பாட்டைச் செய்ய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

பஸ் முதலாளிகளுக்கு அரசாங்கம் ஓரளவு துணை செய்கிறது என்றுதான் நினைக்க வேண்டியிருக்கிறது. அரசாங்கம் எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ் விடுகிறது. அரசாங்க எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ்ஸில் 28, 30 ஸீட்கள்தான் இருக்கின்றன. டிக்கட் கட்டணமும் அதிகமாக இருக்கிறது. அதே ரூட்டில் தனியார் ஸிடும் எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ்களில் ஸீட்களை அதிகப்படுத்தி, பஸ் கட்டணத்தையும் குறைத்திருக்கிறார்கள். ஆகவே, அரசாங்க எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ்களில் ஸீட்களின் எண்ணிக்கையை அதிகரிப்பதோடு, கட்டணத்தையும் குறைக்க வழிவகை செய்ய வேண்டும். அரசாங்க பஸ்களில் ஸீட்களைக் குறைத்து விட்டு, டிக்கட் கட்டணத்தை ஏற்றியிருப்பதால் ஓரளவு மறைமுகமாக பொதுமக்களைத் தனிப்பட்டவர்கள் பஸ்களுக்கு அனுப்புவதாக இருக்கிறது. இது மறைமுகமாக அரசாங்கம் தனியார்த் துறைக்குச் செய்யும் சலுகையாகும் என்று நான் நினைக்கிறேன். அதையும் அமைச்சர் அவர்கள் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும்.

சாலைகளைப் பற்றியும் சொல்லப்பட்டது. குறுகிய சாலைகள் விபத்து ஏற்படுவதற்குக் காரணமாக இருக்கின்றன. ஆகவே, சாலைகள் அகலமாக இருக்க வேண்டும். பஸ் செல்லும் வழிகளிலே ஆங்காங்கு இருக்கும் ஊர்களில் நெல் உலர்த்தி வைக்கிற நிகழ்ச்சிகளும் இருக்கின்றன. இதைத் தடை செய்தால் ஓரளவு விபத்துக்களைத் தவிர்க்கலாம் என்று கூறி என்னுடைய உரையை முடிக்கின்றேன்.

* திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : மதிப்பிற்குரிய சபாநாயகர் அவர்களே, இப்பொழுது விவாதத்தில் இருக்கக்கூடிய போக்கு வரத்து மானியத்தின் மீது நான் சில வார்த்தைகள் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

பொதுமக்களுக்குப் போக்குவரத்து சௌகரியம் செய்து கொடுப்பதற்காக வேண்டி அரசாங்கத் துறையிலேயிருந்து பஸ் விடப்படுகிறது. சில இடங்களில் ஜீப் பஸ்கள் விடப்பட்டு வந்தன. அவசர கால நெருக்கடியின் காரணமாக ஜீப் பஸ் விட வேண்டியதில்லை என்று நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருந்தது. இப்பொழுது அவசர கால நெருக்கடி நிலைமை தளர்ந்திருக்கும் காரணத்தால், பிரதானமாக தஞ்சை ஜில்லாவில் பெரிய பஸ்கள் விட ரோடுகள் சரியில்லாத காரணத்தால், தஞ்சை ஜில்லாவில் ஜீப் பஸ் விட வேண்டிய நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்வார்களானால், அந்த ஜில்லாவில் இருக்கும் ஜனங்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுத்ததாக இருக்கும் என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

13th March 1964] [திரு. ஆ. கு. சுப்பையா]

தஞ்சையிலிருந்து அரசாங்க துரித பஸ்கள் பல இடங்களுக்குச் செல்கின்றன. நாகப்பட்டினத்திலிருந்து சென்னைக்கும், நாகப்பட்டினத்திலிருந்து இராமநாதபுரத்திற்கும், நாகப்பட்டினத்திலிருந்து கோயம்புத்தூருக்கும் பஸ்கள் புறப்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன. வேதாரண்யத்தில் தொழில்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டு, தொழில் வளர்ச்சி அடைந்து கொண்டிருக்கக்கூடிய இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில், வேதாரண்யத்திலிருந்து ஒரு துரித பஸ் திருத்துறைப்பூண்டி; திருவாரூர்; மாயவரம்; சீர்காழி; கொள்ளிடம் வழியாக சென்னைக்கு விடுவது மிகவும் உதவியாக இருக்கும், அங்கிருக்கும் மக்கள் போக்குவரத்துக்கு வசதி ஏற்படுத்திக் கொடுத்ததாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். மேலும், நாகப்பட்டினத்திலிருந்து திருத்துறைப்பூண்டி, மன்றாருடி வழியாக மதுரைக்கு ஒரு பஸ் விட்டால் சௌகரியமாக இருக்கும்.

பொதுவாக, தஞ்சை ஜில்லாவில் பஸ் போக்குவரத்து மிகக் குறைவு என்றுதான் சொல்ல முடியும். தஞ்சையில் இரண்டு மூன்று தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகள்தான் பஸ் விட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அரசாங்க பஸ்களும் குறைந்த அளவிலேதான் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. ஆகவேதான், தஞ்சையில் இருக்கக்கூடிய மாவட்ட அபிவிருத்தி மன்றம் பல ரூட்களில் பஸ் விட வேண்டும் என்ற தீர்மானத்தை அரசாங்கத்திற்கு அனுப்பி வைத்திருக்கிறது. அந்த ரூட்களிலே எல்லாம் பஸ் விடலாம் என்று சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகள் சிபார்சு செய்திருக்கிறார்கள். அப்படியிருந்தும், பஸ்கள் இன்னும் விடப்படவில்லை ஆகவே, தனியார்கள் பஸ்விடுவதற்கு அரசாங்கம் அனுமதி கொடுக்க வேண்டும். தனிப்பட்டவர்களுக்கு அனுமதி கொடுக்கவில்லையென்றால், அரசாங்கமே தங்களுடைய பஸ்களை விட ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். இரண்டும் செய்யவில்லையென்றால், தஞ்சை ஜில்லாவில் இருக்கக்கூடியவர்களுக்கு அதிருப்தி ஏற்படக்கூடிய முறையில்தான் அரசாங்க நிர்வாகம் நடந்து கொண்டிருக்கிறது என்ற முடிவுக்கு வரவேண்டியிருக்கிறது என்பதை நான் தங்கள் மூலமாக அரசாங்கத்திற்குச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

நிர்வாகத்தில் ஏற்படக்கூடிய கோளாறுகளைத் தடுப்பதற்காக வேண்டி, ஆர்.டி.ஓ. அதிகாரத்தில் இருக்கக்கூடிய ஒருவர் நியமிக்கப்பட வேண்டும் என்று சொல்லியிருப்பது வரவேற்கத்தக்கதாக இருந்தாலும், நிர்வாகத்தில் இருக்கக்கூடியவர்கள் தவறு செய்வது என்பது எல்லோரும் அறிந்த ஒரு விஷயம் ஆகும். அதை மிகவும் கண்காணித்து நடவடிக்கை எடுக்க அரசாங்கமும், மேலதிகாரிகளும் முனைய வேண்டும்.

சாதாரணமாக லாரிகளை ஓட்டிக்கொண்டு செல்லக்கூடியவர்கள் தான் அதிகமாகப் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். லாரிகளை நினைத்த இடத்தில் எல்லாம் மறித்து விடுகிறார்கள். ஸப்-இன்ஸ்பெக்டர்கள், போலீஸ் காண்ஸ்டபிள்கள், பிரேக் இன்ஸ்பெக்டர்கள் போன்றவர்கள்

[திரு. ஆ. கு. சுப்பையா] [13th March 1964]

லாரிகளை மறித்து நிறுத்தி, அதிலுள்ளவர்களை மிரட்டி பயமுறுத்தி காசு வாக்க வேண்டிய நிலைமையை ஏற்படுத்திக் கொள்ளுகிறார்கள். இது பெரிய அதிருப்தியை ஏற்படுத்துகிறது.

கனம் சபாநாயகர் : காசு வாங்குவதற்காகத்தான் லாரிகளை நிறுத்துவதாகக் கனம் அங்கத்தினர் சொல்கிறார்களா?

திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : ப்ரேக் இன்ஸ்பெக்டர் எல்லாம் அம் மாதிரி லாரிகளைத் தடுத்து நிறுத்தி, தங்களுடைய அதிகாரத்தைத் தவறான முறையில் பயன்படுத்துகிறார்கள்.

கனம் சபாநாயகர் : அதிகாரிகள் ஜோலியைச் செய்ய லாரியை நிறுத்தத்தானே வேண்டும்?

திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : ஆகவே, அம்மாதிரியான தவறுகள் நடைபெறாத வண்ணம் பார்த்தால்தான் ஆர்.டி.ஓ.-வையோ மற்றவர்களையோ நிர்வாகத்தில் நியமிப்பது பொருத்தமாக இருக்கும் என்று நான் சொல்லிக் கொள்ளுகிறேன்.

பஸ் பர்மிட் வழங்குவதிலும் தாமதம் ஏற்படுகிறது. உதாரணமாக, பஸ் பர்மிட் பெறுவதிலே ஹரிஜனங்களுக்கு முதல் சலுகை கொடுக்கவேண்டும் என்பது என்னுடைய ஆலோசனையாகும். ஹரிஜனங்களாக இருக்கக்கூடியவர்கள், மற்றவர்களைப் போல் திறமையானவர்கள் அல்ல. யார் யாரை எப்படி எப்படிப் பார்த்து பர்மிட் பெறவேண்டும் என்கிற அனுபவம் அவர்களுக்கு இல்லை. ஹரிஜனங்கள் தங்களுக்குப் பஸ் விட பர்மிட் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டால், அவர்களுக்கு முதல் சலுகை கொடுக்க வேண்டும் என்கிற நிலைமையை ஏற்படுத்துவதுதான் நியாயமாக இருக்க முடியும். இல்லையென்றால், வசதியானவர்கள் ரிட் போட்டு ஸ்டே ஆர்டர் வாங்கிவிடுகிறார்கள். இவர்கள் செலவு செய்தும் நஷ்டத்திற்கு ஆளாக்கப்படக்கூடிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. அதைத்தான் அரசாங்கம் கவனித்து, அவர்களுக்கு முதல் சலுகை அளிக்க வேண்டிய நிலைமையை உண்டாக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

பஸ் விடுவதில் இன்னொரு தவறு இருக்கிறது. ஹைவேஸ் இலாகாவின் சம்மதம் தெரிவித்தால்தான் பஸ் விட வேண்டும் என்று சொல்கிறார்கள். அவர்கள் சம்மதம் தரவில்லையென்றால், பஸ் விடக்கூடிய நிலைமை ஏற்படாது. ரோடுகள் ஹைவேஸ் இலாகாவிற்குச் சொந்தமாக இருக்கின்றன. ஒரு இலாகாவுக்கும் இன்னொரு இலாகாவுக்கும் முரண்பாடு இருப்பதால் போக்குவரத்து இலாக்காவோடு ஹைவேஸ் இலாகாவையும் இணைத்தால் சௌகரியமாக இருக்க முடியும். இரண்டும் ஒரே துறையில் இருப்பதுதான் சௌகரியமாக இருக்கும். இந்த முறையில் இந்த இரண்டு இலாகாவின்மேல் ஒரே இலாகாவாக சேர்ந்து ஒரு அமைச்சரின் பார்வையிலே இருந்தால்தான் நன்றாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக் கொண்டு என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

13th March 1964]

* திரு. ஆர். செங்கசாமி: மதிப்பிற்குரிய கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இன்று ஹைகோர்ட் தீர்ப்பினால் பஸ் பர்மிட்டுகள் வழங்குகின்ற நிலையில் மாறுதல் செய்யப்படவேண்டியதாக இருக்கிறது. அந்த முறையில் ஏதாவது யோசனை சொன்னால் நலமாக இருக்கும் என்று கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். பஸ் பர்மிட் வழங்கும் முறையில் மார்க் வைத்து—அதிக மார்க் பெற்றவர்களுக்கு உத்தியோகஸ்தர்கள் மூலமாக பர்மிட் வழங்கப்பட்டு வந்து கொண்டிருந்தது. அப்படிக் கொடுக்கப்படுகிற பர்மிட்டுகளும் நல்ல முறையில் நடக்கவில்லையென்று கருதித்தான் இந்த ஸ்டைட்டைக் கொண்டு வந்தார்கள். இப்போது ஹைகோர்ட் தீர்ப்பினால் இதற்கும் ஆபத்து வந்துவிட்டது. இனிமேல் என்ன செய்ய வேண்டுமென்பதைப்பற்றி நாம் நன்றாகப் பரிசீலனை செய்து முடிவு செய்யவேண்டுமென்று கருதுகிறேன்.

பஸ் ரூட்டைப் பெறவேண்டும் என்று ஒரு பஸ் முதலாளி ஒரு பகுதியில் உள்ள ஜனங்களிடத்தில் எல்லாம் கோரிக்கை மனுவை கொடுத்து, “இந்தப் பகுதியில் இன்ன ரூட் வழியாகப் பஸ் விட வேண்டுமென்று” அரசாங்கத்திற்குக் கோரிக்கையை அனுப்பச் சொல்வார்கள். அவர்கள் மனுப் போட்டுக்கொண்டதன் காரணமாக ரூட் வழங்குவது என்று அரசாங்கம் பரிசீலிக்கிறபோது எல்லா பஸ் முதலாளிகளும் விண்ணப்பித்துக்கொள்வார்கள். ஆர்.டி.ஓ. விண்ணப்பங்களை பரிசீலனை செய்து யாருக்காவது பர்மிட் கொடுத்தால் உடனே மற்றவர்கள் கோரட்டிலே சென்று ஸ்டே வாங்கி ஓடுகின்ற பஸ்ஸை நிறுத்திவிடுகிறார்கள். இந்த வழக்குகள் இன்றையதினம் மாறி மாறி சுப்ரீம் கோர்ட்டு வரை செல்கிறது. ஒரே ரூட்டில் இரண்டுமூன்று பஸ் ஓனர்கள் பஸ் விடுவதற்கு அனுமதித்து, “எல்லோரும் கெட்டால் கல்யாணம்” என்கின்ற மாதிரி எல்லோருமே நஷ்டப்பட்டு பஸ்ஸை நிறுத்திவிடுகிறார்கள். இதனால் அந்தப் பகுதி மக்களும் கஷ்டத்திற்குள்ளாகிறார்கள். நான் இதற்கு ஒரு யோசனை சொல்ல விரும்புகிறேன். பஸ் ரூட்டுகளை ஏலத்தில் விட்டு யார் அதிகமான தொகை கட்டுகிறார்களோ அவர்களுக்கு அனுமதி அளிப்பது என்று வைத்து விட்டால் அரசாங்கத்திற்கும் அதிக வருமானம் வரும். சர்வீசும் நல்ல முறையில் நடக்கும். இதனால் சிறிய பஸ் ஓனர்களுக்கு கஷ்டமாகப் போகும் என்று சிலர் நினைக்கலாம். அப்படி நினைத்தாலும் கூட இன்று பொதுவாக நம் மாநிலத்தில் பார்க்கிறபோது பெரிய பஸ் ஓனர்கள்தான் பலபல பெயர்களின் சிறிய பஸ் ஓனர்களைப் போல பர்மிட் பெற்றிருக்கிறார்கள். பர்மிட் வேறு பெயரில் இருக்கும் தவிர அநேகமாக பெரிய பஸ் ஓனர்களுக்குத்தான் அவை சொந்தமாக இருக்கும். ஒரு பெரிய பஸ் முதலாளிக்கு ஏ.பி.ஸி.டி. ஆகிய ஆல்பபெட் எல்லா எழுத்திலும் விலாசம் வைத்திருக்கிறார் என்பது அநேகமாக எல்லோருக்கும் தெரியும். ஆகவே பஸ் ரூட்டுகளை ஏலத்தில் விடுவதே நல்ல முறையாக இருக்கலாம் என்று நான் கருதுகிறேன். அரசாங்கத்திற்கும் நல்ல வருமானம் வருவதற்கு வாய்ப்பு இருக்கும் என்று சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

[திரு. ஆர். ரெங்கசாமி] [13th March 1964]

அதோடு பஸ் நிலையத்தைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். ஐந்தாறு ஆண்டுகளுக்கு முன்பாக எங்கெங்கே எந்தமாதிரி பஸ் நிலையம் ஏற்படுத்தப்பட்டதோ அதே பஸ் நிலையங்களில்தான் இன்றைய தினம் சர்க்கார் பஸ்களும் வந்து நின்று போகிறது. எந்தவிதமான அபிவிருத்தியும் இல்லாமல் அவை அப்படியே இருக்கின்றன. அவற்றை அந்த அந்த நகரங்களுக்கு வெளியே உள்ள விசாலமான இடங்களில் நல்ல முறையில் அமைத்துத் தரவேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதோடு கூட என்னிடத்தில் வந்து சில லாரி ஆபரேட்டர்கள் முறையிட்டார்கள். அரசாங்கத்தில் அதிக வரி போட்டாலும் கூடக் கட்டத் தயாராய் இருக்கிறோம். ஆனால் வட்டிக்கடை முதலாளிகளும் பைனான்ஷியல் கார்ப்பரேஷன் முதலாளிகளும் இந்தத் தொழிலையே நடத்தமுடியாதபடி எங்களை அழிக்கிறார்கள். அதிக வட்டி கொடுப்பது மட்டும் அல்ல, வட்டியும், முதலும் முதலுக்குமேல் கொடுத்துவிட்டாலும்கூட ஒரு தவணை செலுத்தவில்லையானால் அவர்கள் வந்து லாரி, பஸ்களை எடுத்துக் கொண்டு போகிறார்கள், எங்களுக்கு அரசாங்கத்தில் இருந்து ஏதாவது உதவி செய்யவேண்டும் என்கிறார்கள். அரசாங்கம் இன்னும் வரியை அதிகப்படுத்தினாலும் கூட அவர்கள் கட்டத் தயாராய் இருக்கிறார்கள். ஆனால் அவர்களுக்கு தேவைப்படுகின்ற சரஸ்வதி நகரத்தை நியாயமான வட்டி விகிதத்தில்—எந்த எந்த தொழில்களுக்கோ பைனான்ஷியல் கார்ப்பரேஷன் ஏற்படுத்துகிறோம்—நல்ல லாபம் தரக்கூடிய இந்தத் தொழிலுக்கும் ஒரு பைனான்ஷியல் கார்ப்பரேஷனை ஏற்படுத்தி நிதி உதவி கிடைக்கும்படியாகச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதோடு கூட நகரத்தில் ஆங்காங்கே பல விஸ்தரிப்பு வேலைகள் நடந்து கொண்டிருப்பதுனால் நகரம் விஸ்தரிக்கப்படுவதற்கு ஏற்ப நகர பஸ்களின் ரூட்டை விஸ்தரிக்க லோகல் அதிகாரிகளுக்கு அனுமதி வழங்கவேண்டும். ஸ்தல அதிகாரிகளே அம்மாதிரி ரூட்டை கொஞ்சம் விஸ்தரித்துக் கொடுக்கலாம் என்கின்ற உத்தரவைப் போடவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. எம். எஸ். மணி: சட்டமன்றத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வாகன சட்ட நிர்வாக மானியக் கோரிக்கையின் மீது எங்கள் கட்சித் தோழர்கள் கொடுத்துள்ள வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து ஒரு சில கருத்துக்களை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

முதலாவதாக பர்பீட் கொடுக்கும் முறையைப்பற்றி அங்கத் தினர்கள் ஆலோசனை தெரிவிக்கவேண்டுமென்று கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கேட்டுக்கொண்டார்கள். இன்றைக்கு இருக்கிற முறையை மாற்றி ஒரு ஜூடிஷியல் பாடியிடம் அந்தப் பொறுப்பை ஒப்படைக்கவேண்டுமென்று நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஹைக்கோர்ட் தீர்ப்புக் கொடுத்திருந்தாலும் அதற்காக நாம் சட்டத்தை மாற்றவேண்டுமென்று நினைப்பதற்கு முன்னால் எப்படி மாற்றினால் நல்லது என்பதை ஆய்ந்து கிந்திக்கவேண்டுமென்று

13th March 1964] [திரு. எம். எஸ். மணி]

கேட்டுக்கொள்கிறேன். இன்றைய தினம் ஒவ்வொருவரும் எப்படி பஸ் ரூட் பெறுகிறார்கள் என்று பரிசீலித்துப் பார்க்க வேண்டும்.

ஓரிடத்தில் ரூட்டுக்கு அப்பனை செய்வதற்கு முன்னால் அந்தப் பிரதேசத்தில் இரண்டாயிரம் ரூபாயில் ஒரு வீட்டை வாங்குகிறார்கள். அங்கே ஒரு வொர்க்ஷாப் என்று ஏற்படுத்துகிறார்கள். அதற்காக முதலில் மார்ச் வாங்கிக் கொள்கிறார்கள். அப்புறம் ரூட்டைப் பெறுகிறார்கள். ரூட் கொடுப்பதற்கு முன்னால் அந்த ரூட்டில் அவர்களுக்கு இருக்கும் வீடு எத்தனை ஆண்டு காலத்திற்கு முன் வாங்கப்பட்டது? நிரந்தரமாக அங்கே அவர் வசிப்பவரா? ரூட் பெறுவதற்காக வீடு வாங்கப்பட்டதா என்பதை எல்லாம் பரிசீலனை செய்து கொடுக்கவேண்டும். அதோடு மட்டுமல்லாமல் தொழில் தெரிந்தவர்களுக்கு பர்மிட் வழங்குவதில் முதலிடம் கொடுக்கப்படவேண்டும். இரண்டாவதாக ரிசிட்யூவல் பண்ணுகிற போது இன்கம்டாக்ஸ் பாக்கியில்லாமல் கட்டியாகினிட்டதா, மோட்டார் டாக்ஸ் பாக்கியில்லாமல் கட்டியாகினிட்டதா என்பதற்கு சர்ட்டிபிகேட் வாங்கி வரச் சொல்கிறார்கள். அதை வாங்கிக் கொடுத்தால் உடனே ரிச்யூ பண்ணிக்கொடுத்துவிடுகிறார்கள். அப்படி இருப்பதோடு அந்தக் கம்பெனியார் தொழிலாளர்களுக்கு ஒழுங்காகச் சம்பளம் கொடுத்தார்களா, தொழிலாளர்களுடன் எந்த விதமான தகராறும் இன்றி இதுவரை கம்பெனி நடந்து வந்திருக்கிறதா என்பதற்கு லேபர் ஆபிசரிடமிருந்து ஒரு சர்ட்டிபிகேட் வாங்கி வரச் சொல்லி அதன்பேரில் ஒழுங்காக நடந்து கொண்டவர்களுக்கே ரிச்யூவல் செய்யவேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மோட்டார் வாகன ஆக்டின் பிரகாரம் இன்றைய தினம் தனியார் பஸ் கம்பெனிகளுக்கு என்ன என்ன விதிகள் இருக்கின்றனவோ அவை எல்லாம் அரசாங்க பஸ்களுக்கும் செல்லும் என்று ஏற்படுத்த வேண்டும். குறிப்பாக மொபலில் பஸ்களின் ஓவர் லோட் ஏற்றப்படுவதில்லை. ஆனால் இங்கே சர்க்கார் பஸ்களில் ஓவர் லோட் ஏற்றுகிறார்கள்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்: சர்க்கார் மொபசல் பஸ்களிலும் ஓவர் லோட் ஏற்றப்படுவதில்லை. ஆனால் நகராட்சி போர்ட்டைப் பொறுத்த வரையில் ஸ்டாண்டிங் அனுமதிக்கலாம் என்று இருக்கிறது.

திரு. எம். எஸ். மணி: மற்ற நகரங்களில் ஓடுகின்ற தனியார் துறை பஸ்களில் கூட ஓவர்லோட் கிடையாது. ஆனால் நகரங்களில் இங்கே மிக அதிகமாக இருப்பதை ரெகுலேட் செய்ய வேண்டும். மேலும் ப்ரேக் சர்ட்டிபிகேட் டெஸ்ட் பண்ணிக் கொடுக்க வேண்டுமென்று இருக்கிறது. ஆனால் வண்டிக்குப் பெயின்ட் அடித்திருந்தால் போதும், அதைப் பார்த்தே கொடுக்கிறார்கள். இதனால் இன்றைய தினம் ஏராளமான விபத்துக்கள் நடக்கின்றன. அதன் காரணமாகப் பொதுமக்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். லாரியிலே

[திரு. எம். எஸ். மணி] [13th March 1964]

அதிகமாக 'ஓவர்லோடு' ஏற்றப்படுகிறது என்று குறிப்பிட்டார்கள். அதற்கு லாரி ஓட்டுகிற டிரைவர் காரணமா அல்லது லாரி உரிமையாளர் காரணமா? டிரைவர்கள் முதலாளிகளுக்குக் கீழ்ப் படிந்துதான் நடக்க வேண்டியிருக்கிறது. முதலாளிகள் சொல்கிற அளவுக்குச் சரக்குகளை ஏற்றிக்கொண்டுதான் போக வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே, அதிகமான சரக்குகளை ஏற்றிக் கொண்டு போனார்கள் என்பதற்கு டிரைவரை சார்ஜ் செய்யாமல் உரிமையாளரைத்தான் சார்ஜ் செய்ய வேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

தற்போது கட்டாய இன்ஷூரன்ஸ் திட்டம் அமலில் இருக்கிறது. கார்களுக்குச் சேதம் ஏற்பட்டால் நட்பு ஈடு பெறும் வகையில் கார்களுக்கு கட்டாய இன்ஷூரன்ஸ் திட்டம் இருக்கிறதே தவிர அதை ஓட்டுகிற தொழிலாளிக்கு கட்டாய இன்ஷூரன்ஸ் திட்டம் இல்லை. அந்த டிரைவருக்கு பாதுகாப்புக் கொடுக்கும் வகையில் முதலாளியே அவனுடைய சார்பில் கட்டாய இன்ஷூரன்ஸ் செய்யவேண்டுமென்ற நிலைமையை உண்டாக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

டிரைவர்கள் தங்களுடைய லைசென்சைப் புதுப்பிக்கும்போது 'ஃபஸ்ட் எய்டு சர்டிபிகேட்' கொடுக்கவேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள். முதலிலே ஏதோ பாஸ் செய்துவிட்டோம் என்று கொட்டுக்கிறார்கள். ஆண்டுக்கு ஆண்டு திரும்பத் திரும்ப அதைக் காட்ட வேண்டுமென்ற நியதி ஏன் இருக்கவேண்டும்? அதை ஒரு தடவை காட்டினால் போதும் என்ற முறையில் அதிகாரிகளுக்கு உத்தரவு போடவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பஸ் நிர்வாகத்தை நடத்துவதில் ஏராளமான நஷ்டம் ஏற்படுகிறது; ஆகவே அவர்கள் பர்மிட்களை சரண்டர் செய்கிறார்கள் என்று அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்ற காரணத்தால் அவர்கள் சரண்டர் செய்யவில்லை. நடத்த முடியாமல் சரண்டர் செய்கிறார்கள். லாபத்தில் கொஞ்சம் குறைந்திருக்கிறதே தவிர, முன்பு கிடைத்த லாபம் கிடைக்கவில்லையே தவிர நஷ்டம் என்ற நிலை இல்லை. ஒரு முதலாளி இன்று பஸ்ஸை நடத்துவதற்காக லேட்டுகளிடமும், மார்வாரிகளிடமும் 100-க்கு ஒரு ரூபாய், ஒன்றரை ரூபாய் வட்டிக்கு வாங்குகிறார். அவர்கள் சம்பாதிக்கக் கூடிய லாபம் பூராவும் வட்டிக்கே போய்விடுகிறது. நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்றால் பர்மிட்டை எங்களுக்குள்ளே மாற்றிக் கொள்கிறோம் என்று ஜாயிண்ட் அப்ளிகேஷன் போடுவதன் நோக்கம் என்ன? வருமானம் இருக்கிற காரணத்தால்தான் ஜாயிண்ட் அப்ளிகேஷன் போடுகிறார்கள். முன்பு கிடைத்த வருமானம் இல்லையென்பதை ஒத்துக் கொள்கிறேன். பர்மிட்டை டிரான்ஸ்பர் செய்கிற நேரத்திலே வேலை செய்கிற தொழிலாளர்கள் பாதிக்கப்பட்டத அளவிலே புதிதாக அந்த வண்டியை ஓட்டுகிறவர் அந்தத் தொழிலாளர்களை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்ற நிர்வாகத்தை உண்டாக்க வேண்டும். இதை கவனத்தில் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

13th March 1964] [திரு. எம். எஸ். மணி]

பஸ் ஸ்டாண்டைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். குறிப்பாக திருச்சி நகரத்தில் பொது பஸ் ஸ்டாண்டு கிடையாது. மதுரையிலிருந்து திருச்சிக்கு வந்து முசிரிக்கு செல்ல வேண்டுமானால் திருச்சி நகரத்தில் இறங்கி மூன்று பஸ்களில் ஏறிப் போக வேண்டியிருக்கிறது. திருச்சியில் ஒரு புது பஸ் ஸ்டாண்டை ஜங்ஷனுக்கு அருகே கட்ட வேண்டுமென்று நகராட்சி மன்ற உறுப்பினர்கள் விரும்புகிறார்கள். பஸ் ஸ்டாண்டை ரயில்வே நிலையத்திற்கு அருகே கட்ட வேண்டுமென்று மத்திய அரசாங்கத்திலிருந்து ஒரு உத்தரவு வந்திருப்பதாகத் தெரிகிறது. நகராட்சி மன்ற உறுப்பினர்களுக்கிடையே தகராறு ஏற்பட்டு இருப்பதால் கட்டப்பட வேண்டிய பஸ் ஸ்டாண்ட் கட்டப்படாமலே இருக்கிறது. அருகிலே மத்திய சர்க்காரிடம் இடம் இருக்கிறது. அதை நம்முடைய மாநில சர்க்கார் பெற்று உடனடியாக ஒரு புது பஸ் ஸ்டாண்டைக் கட்டிக் கொடுக்கவேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

டாக்ஸிகளைப் பெற்றுத்தவரை சென்னை நகரில் 1,700 டாக்ஸிகள் ஓடுகின்றன. அதை ஐயாயிரமாக உயர்த்த வேண்டுமென்ற தன்னுடைய கருத்தை அமைச்சர் அவர்கள் கூறினார்கள். அவ்வாறு உயர்த்துகிறபோது தனிப்பட்ட முதலாளிகளுக்கு 50, 100 டாக்ஸிகள் ஓட்டுவதற்கு என்று பர்மிட் கொடுக்காமல் கூட்டுறவு முறையில் நடத்துகிறவர்களுக்குச் சலுகை காட்டவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஏற்கெனவே சென்னையில் கூட்டுறவு முறையில் அத்தகைய ஒரு ஸ்தாபனம் திறம்பட நடந்து வருகிறது என்பதையும் அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். ஆனால் அப்படிக்கூட்டுறவு முறையிலே நடத்த முன் வருகிறபோது இன்றொரு கமிட்டியிலே போட்டால் தான், இன்றொருத் தலைவராகப் போட்டால்தான், இன்றொருத் துணைத் தலைவராகப் போட்டால்தான் வேண்டிய வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க முடியும் என்று அரசாங்க லெவலில் சொல்வதாக அறிகிறேன். அந்த முறையில் அரசியலைப் புகுத்தக் கூடாது என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பஸ்ஸை ஓட்டுகிறபோது கவனிக்க வேண்டிய ஒன்று நண்பர் வி. எஸ். எஸ். மணி அவர்கள் சொன்னது போல் இன்வாய்ஸ் எழுதக்கூடிய பொறுப்பை டிரைவர்களிடம் கொடுக்கக்கூடாது. கண்டக்டர் சொல்லும்போது வண்டியை ஓட்டிக் கொண்டே இன்வாய்ஸ் எழுதும் நிலைமை இருக்கிறது. ஏதோ தனிப்பட்டவர்களுடைய நிர்வாகத்தில் எங்கே கண்டக்டர்கள் திருடி விடப்போகிறார்களோ என்று டிரைவர்களுக்கும் அந்தப் பொறுப்பைக் கொடுத்தார்கள். இவ்வாறு டிரைவர்கள் இன்வாய்சை எழுத வேண்டியிருக்கிற காரணத்தாலும் விபத்துக்களுக்கு ஏதுவாகிறது. மேலும் வண்டிகளைக் கண்டிஷனில் வைத்திருக்காத காரணத்தாலும், மெயின்டன்ன்ஸ் சரியாக இல்லாத காரணத்தாலும்தான் விபத்துக்கள் ஏற்படுகிறது. ஆகவே, அதற்கு டிரைவர்கள்தான் முழுப் பொறுப்பு என்று சொல்ல முடியாது. டிரைவர்கள் ஓட்டத் தெரிந்தவர் என்ற சர்ட்டிபிகேட்டைப் பெற்றுத்தான் வண்டியை ஓட்டுகிறார்கள்.

[13th March 1964]

கனம் சபாநாயகர் : அவ்வாறு சர்டிபிகேட் பெற்று வேலைக்கு வந்தாலும் கூட 'நெக்லிஜன்ஸ் ஆப் டியூட்டி' என்ற காரணத்தால் விபத்துக்கள் ஏற்படலாம் அல்லவா?

திரு. எம். எஸ். மணி : அது 100-க்கு 1 வீதம் வேண்டுமானால் இருக்கலாம். எனவே, டிரைவர்களுக்கு இன்வாய்ஸ் எழுதும் பொறுப்பைக் கொடுக்கக் கூடாது; வண்டிகள் கண்டிஷனில் இருக்கின்றனவா என்பதை அடிக்கடி பரிசோதித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக் கொண்டு வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

*** கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் :** கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையிலே கொடுக்கப்பட்ட வெட்டுப் பிரேரணை 'பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்துவதாக சர்க்கார் வைத்திருக்கிற நோக்கத்தை அமல் படுத்தக் கூடாது' என்பது தான். ஆனால் நடந்த விவாதத்தைப் பார்க்கின்றபோது, ஒரு அங்கத்தினரோ அல்லது இரண்டு அங்கத்தினரோ தவிர வேறு யாரும் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தக்கூடாது என்பதற்கான காரணத்தை எடுத்துச் சொல்லவில்லை. மறந்து போயிருக்கலாம்; இப்போது வேண்டுமானால் சொல்லலாம். பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தக் கூடாது என்று பேசிய இரு அங்கத்தினர்கள் கூட காரணம் காட்டினார்களா என்றால் இல்லை. அவர்கள் சொன்னது எல்லாம் பஸ் முதலாளிகளுக்கு ஏராளமான லாபம் வந்து கொண்டிருக்கிறது; ஆகவே, இப்போது கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டிய தேவையில்லை; வருகின்ற லாபத்திலேதான் குறைந்திருக்கிறது; 'நஷ்டம் ஒன்றும் ஏற்பட்டு விடவில்லை' என்று சொன்னார்கள்.

குறிப்பாக தங்கவேலு அவர்களும், திரு. எம். எஸ். மணி அவர்களும் இதே இரு வாதங்களைத்தான் சொன்னார்கள். பஸ் தீர்வாகத்தை நாம் ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிற முறையில் என் அனுபவத்தை யொட்டியும், ராஜ்யத்தில் இருக்கிற பொது நிலைமையை ஒட்டியும், வரிகள் பல போடப்பட்டிருக்கிற நிலைமையை ஒட்டியும், புதிதாக விலை ஏற்றம் பல வகைகளில் ஏற்பட்டிருப்பதை யொட்டியும் எல்லாம் ஆலோசித்து சர்க்கார் ஆகஸ்ட் மாநத்தில் இந்த கட்டணங்களை உயர்த்துவதற்கு அவசியம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. என்று சொல்லி பொது மக்கள் அபிப்பிராயத்திற்கு அறிக்கை விட்டார்கள். நோட்டிபிக்கேஷன் செய்து அவர்களுக்கு ஏதாவது அப்ஜக்ஷன்ஸ் இருக்குமானால் அதைத் தெரிவிக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். இலாகாவிலிருந்து தெரிந்த அளவிற்கு, இன்று இந்த சட்டசபையில் எவ்வளவு பேர்கள் பேசினார்களோ அதே ப்ரோப்போர்ஷன்தான் அதே அளவு அப்ஜக்ஷன்ஸ்தான் வந்திருப்பதாக அறிகிறேன். ஆக, இன்று ஆப்பரேஷன் காஸ்ட், நிர்வாகச் செலவு பஸ் நடத்துகிற செலவு அதிகரித்து விட்டது என்பதற்கு யாரும் மறுப்பு கூறியதாக நினைக்கவில்லை. அந்த அளவிற்கு நாம் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தவேண்டுமென்ற நிலையில் சட்டசபையில் கூட ஆதரவாகத்தான் இருக்கிறது என்று நான் ஏற்றுக்கொள்

13th March 1964]. [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்].

கிறேன். அடுத்தாற்போல் இது சம்பந்தமான விவரங்களை எல்லாம் டாக்டர் நடராஜன் அவர்கள் தெளிவாகக் கொடுத்தார்கள். 1953-ல் என்ன வரிகள் இருந்தன, 1953-ல் சாஸ்தான்களின் விலைகள் எப்படி இருந்தன, எண்ணெய் முதலியவைகள் எல்லாம் என்ன விலைக்கு விற்கப்பட்டது என்று எல்லாம் கணக்குகள் கொடுத்தார்கள். அந்த மாதிரி கணக்குகளை வைத்துத்தான் சர்க்காரி விருந்து ஒரு அறிக்கையை விட்டிருக்கிறோம், பொதுமக்கள் ஏதாவது ஆட்சேபணைகள் இருந்தால் தெரிவிக்கவேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறோம். இதை மீண்டும் பரிசீலனை செய்ய அவசியமில்லை என்று நினைக்கிறேன். வந்திருக்கிற ஆட்சேபணைகளை இலாகா செகரடரி, ஹோம் டிபார்ட்மென்ட் பொறுப்பில் விசாரனை செய்து அவர்களையும் கலந்து, யார் அப்ஜக்ஷன் செய்தார்களோ அவர்களையும் கேட்டு சட்டபூர்வமாக உள்ள அதிகாரப்படி முடிவு செய்வார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இது ஒன்றை நீக்கி விட்டால் அடுத்தபடி பெரியதாகச் சொல்லப்பட்டது, குற்றச்சாட்டு என்று சொல்வதற்குக்கூட இடம் இல்லை, ஒரு விஷயம் என்றுதான் குறிப்பிடவேண்டும். பஸ் பெர்மிட் கொடுப்பதில், ஜூடிஷியல் ஆபீசர்கள் கொடுக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். ஜூடிஷியல் ஆபீசர் கொடுக்கின்ற நிலைதான் இப்போது இருக்கிறது. முதலில் கொடுக்கிற ஆர்.டி.ஓ. குவாஸி—ஜூடிஷியல் ஆபீசர். அவருக்கு சர்க்கார் எந்தவிதமான டைரக்ஷனும் கொடுக்க முடியாது. இன்ன மார்க் கொடுங்கள் என்று ஹைகோர்ட் சொன்னதையொட்டி இந்த விதமாக மார்க் கொடுக்கலாம் என்று சொன்னதை சுப்ரீம் கோர்ட் கூடாது என்று தெரிவித்தார்கள். நாங்களாகச் சொல்லவில்லை. ஹைகோர்ட் சொன்னதை சொன்னோம். லோக்கல் கண்டிஷன்ஸ் தெரிய வேண்டும், எந்தெந்த ஊர்களுக்கு போக வேண்டும், மக்களின் வசதி போன்றவைகள் தெரியவேண்டும். அவர்கள் செய்கின்ற முடிவிற்கு நேரடியாக அப்பீல் எஸ்.டி.எ.டி. க்குத்தான் இருக்கிறது. டெப்டி கமிஷனர் அல்ல, சர்க்காருக்கு அல்ல, ரெவின்யூ போர்ட்டுக்கு அல்ல பெர்மிட் கொடுத்தாலும் மறுத்தாலும் எஸ்.டி.எ.டி. க்குத்தான் அப்பீல் இருக்கிறது. அவர் ஒரு டிஸ்டிரிக்ட் ஜட்ஜ். நமக்கும் அவர்களுக்கும் சம்பந்தம் இல்லை. அதற்கு மேல் ஹைகோர்ட்டுக்கு போகிறார்கள், சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்கு போகிறார்கள். ஆகவே அங்கத்தினர்கள் சொல்கிற முறைதான் அமலில் இருக்கிறது. ஜூடிஷியல் அத்தாரிட்டிதான் முடிவு செய்கிறார்கள். ஆகவே, எந்தவிதமான மாறுதலும் செய்வதற்கு அவசியமில்லை என்று நினைக்கிறேன். ஆர்.டி.ஓ.க்களை மாற்றி டெப்டி கலெக்டர்களாக போட்டு வருகிறோம். இரண்டு காரணத்திற்காக மாற்றுகிறோம். ஒன்று பொதுவாக இந்த சபையில் ஆர்.டி.ஓ.க்கள் பற்றி முன்பெல்லாம் ஏராளமான குறைகள் சொல்லப்பட்டன. ஆர்.டி.ஓ.க்களை மாற்றுவது என்றால் ஒரு இடத்திலிருந்து இன்னொரு இடத்திற்குத்தான் மாற்ற வேண்டும். ஒரு ஜில்லாவின் பனிஷ்மென்ட் இன்னொரு ஜில்லாவிற்கு போகும். அதனால் நன்மை ஏற்பட முடியாது. இதனால் அவர்கள் சரியாக நடக்கவில்லை என்றால் ரெவின்யூ டிப்பார்ட்

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [13th March 1964]

மென்ட்க்கு ரிவர்ட் செய்து விடலாம். பின்னர், ப்ரஷ் மைன்ட், வருகிறவர்கள் நியாயமாக கவனிப்பார்கள். எம்.வி.ஐ. யில் இருந்து வந்தவர்களுக்கு விருப்பு வெறுப்பு இருக்கலாம். அதை யொட்டியும் புதுத் திருத்தம் செய்திருக்கிறோம். ஆகவே நான் சொன்னபடி ஆர்.டி.ஓ.-க்களை போட வேண்டுமென்ற கொள்கையை ஒத்துக்கொள்வார்கள் என நினைக்கிறேன். பெர்மிட் கொடுக்கும் முறையில் தாமதம் இருக்கிறது என்றார்கள். இந்த இலாகாவை நான் ஏற்றுக்கொண்டவுடன் பரிசீலனை செய்து எவ்வளவு காலமாகிறது என்று பார்த்தேன். போட்டிருக்கிற சட்டப்படி ஒரு நாள் கூட தவறாமல் நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படுமானால் குறைந்த பட்சம் ஆறு மாதங்களாகிவிடும். விதிகள் எல்லாம் அப்படியிருக்கிறது. போட்டி அதிகமாக இருப்பதால், விதிகள் எல்லாம் இப்படியிருக்கும் நிலையில் ரொம்பக் குறைந்த அளவில் சொன்னோம். ஆறு மாதங்கள் ஆகிறது. ஒன்றை நான் ஆரம்பத்தில் சொன்னேன். பத்து சதவிகிதம் பஸ்களை எல்லா யிடங்களிலும் விஸ்தரிப்பது என்று சொன்னால் போட்டி குறைந்து விடும். லாரிக்கு இன்று யாரும் போட்டி போடவில்லை. டாக்ஸிக்கு க்யூவில் நின்றவர்கள் இன்று அப்படி நிற்பதில்லை. எவ்வளவு வந்தாலும் கொடுக்கிறோம் என்று சொன்னோம். ஆள் இல்லை. அதேபோல் பஸ்களையும் அப்படிச் செய்யவேண்டும் என்று நினைக்கிறோம் ஆனால் அதை உடனடியாகச் செய்ய முடியாது. ஆகவே 10 சதவிகிதம் என்று ஆண்டு ஒன்றுக்கு அதிகரிக்க வேண்டுமென்று சொல்லிவிட்டால் யார் திறமையாக நடத்த முடியுமோ, சர்க்கார் விதிகளுக்குட்பட்டு யாருக்கு அதிக லாபம் கிடைக்கும் என்று நினைக்கிறார்களோ அவர்கள்தான் வருவார்கள், மற்றவர்கள் வரமாட்டார்கள். லிபரலைஸ் செய்யவேண்டும் என்பது அரசாங்கத்தின் நோக்கம். அதைச் செய்ய முயற்சி எடுத்துக் கொள்கிறோம். திரு. சுப்பையா முதலியார் அவர்கள் அக்ரிகல்ச்சரல் ட்ராக்டர்களுக்கு எக்ஸெம்ஷன் கொடுக்கவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். இப்போது ஓரளவு கொடுத்திருக்கிறோம். பண்டங்களை ஒரு இடத்திலிருந்து மற்றொரு இடத்திற்கு கொண்டு போகும் போது வரிக் கட்டணத்தைக் குறைத்திருக்கிறோம், மீண்டும் பரிசீலனை செய்கிறார்கள். சலுகைகள் கொடுக்கலாம். விவசாயிகள் ட்ராக்டர்ஸ், ட்ரயிலேர்ஸில் தங்கள் பண்டங்களை இன்னொரு இடத்திலிருந்து தங்கள் இடத்திற்குக் கொண்டு போகும் அளவிற்கு மட்டும் உபயோகித்தால் கொடுக்கலாம் என்று பார்க்கிறோம். இப்படிக் கொடுப்பதால் சர்க்காருக்கு நஷ்டமும் இல்லை, கஷ்டமும் இல்லை. ஆனால் இது அப்யூசாகி விடுகிறது. நிலச் சொந்தக்காரர்கள் நெல்லை விற்கு அதற்கு சேல்ஸ் டாக்ஸ் இல்லை என்று சொன்னவுடன் எல்லோரும்—விற்கிறவர்கள் எல்லோரும்—நாங்கள் “Agent of the land-owner” என்று சொல்கிறார்கள். அதே போல் லாரி உபயோகிக்கிறவர்கள் இதெல்லாம் எங்கள் பார்மிலிருந்து கொண்டு போகிறோம், த்ராவ்லிங் ப்ளோருக்கு கொண்டு போகிறோம், கோடவுனுக்கு கொண்டு போகிறோம் என்று சொன்னால் அதனால் நம் வருமானம் போய் விடும். நல்ல திட்டங்களை உடனடியாக செய்வதற்கு முடியாமல்

13th March 1964] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

இருப்பதற்குக் காரணம் ஒரு திட்டத்தை, நல்லதொரு அம்சத்தைக் கொண்டு வந்தால் அதை அப்யூஸ் செய்யும் நிலைமை நம் நாட்டில் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவேதான் இது குறித்து சற்று ஆலோசித்துக் கொண்டிருக்கிறோம். இந்த அப்யூஸினால் வரும் நஷ்டத்திற்கு, பெர்மிட் கொடுப்பதால் மக்களுக்கு லாபமா என்பதை முடிவு செய்ய வேண்டுமேதவிர இதைத் தடுக்க முடியாது. லாரி ஆக்ஸிடன்ட்ஸ் ஏராளமாக ஏற்படுகிறது. அதைப்பற்றி எல்லா அங்கத்தினர்களும் சொன்னார்கள். அதை நான் முற்றிலும் ஏற்றுக்கொள்கிறேன். பலமுறை நான் சொல்கிறபோதே பார்த்திருக்கிறேன். இருபத்தைந்து மைல் மாக்ஸிமம் லிமிட் என்றால் நாம் 50 மைலில் போனால் அவர்கள் கூடுதல் ஐந்து மைல் அதிகமாகவே போவார்கள். இதைத் தடுக்க கஷ்டமாக இருக்கிறது. ஒன்று தோன்றுகிறது. சட்டம் குறித்து பரிசீலனை செய்யவேண்டும். அப்படிச் செய்தால் 15 நாட்கள் சஸ்பென்ட் செய்து விட்டால் ஹேறு தண்டனை வேண்டாம், பயம் ஏற்படும். ஆனால் உடனே கூக்குரல் வந்துவிடும். ஸ்பீட் சீல் செய்யலாம் என்ற யோசனை பல வருடங்களுக்கு முன்பே ஆலோசிக்கப் பட்டது. 1947-48-ல் நான் அட்வைசரி கமிட்டியில் இருந்தேன். அதிலுள்ள கஷ்டம் என்ன என்றால் அவசரமாக ஒரு இடத்தில் ஒரு ஆக்ஸிடென்டைத் தவிர்க்க வேண்டும் என்றால் ஓவர் டேக் செய்யவேண்டியிருக்கும். அதற்காக வேகமாக ஓட்டவேண்டியிருக்கும். நாலேந்து நிமிடங்கள் நேராவது வேகமாக ஓட்ட வேண்டிய நிலை ஏற்படும்—ஆனால் சீல் செய்தால் நிச்சயமாக அந்த ஆக்சிடென்ட் நடக்கும். அதுதான் இன்றைக்கு இருக்கும் கஷ்டம். ஒரு கஷ்டத்தைத் தவிர்க்க இன்னொரு கஷ்டத்திற்குக் கொண்டு போய் விடுவது கஷ்டத்தைத் தீர்க்கிற முறையாகாது. மூன்றாவதாக ஒன்று செய்யலாம். டாக்கோ மீட்டர் வைக்கலாம். அதுவும் எந்த அளவுக்குப் போகிறது என்பதை பார்க்கலாம். ஆனால் பெரிய குறை வந்து விட்டது என்று முறையிட ஆரம்பித்து விடுவார்கள். அதாவது இப்போதே ஒவ்வொருவரும் 30 ஆயிரம் 40 ஆயிரம் என்று லாரிகளை வாங்கி வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதோடு இந்த மீட்டருக்கும் 4,000 அல்லது 5,000 ரூபாய் செலவு செய்யவேண்டும் என்று சொல்லும்போது பெரிய பிரச்சனையாக வந்துவிடும். இருந்தாலும், இப்போது வேகமாக போய்கொண்டிருக்கின்ற டிரைவர்கள் நாங்கள் இப்படித்தான் போய்க் கொண்டிருப்போம் என்று சொல்லுகின்ற முறையில் தொடர்ந்து நடந்து கொண்டிருந்தால் இம்மாதியான மீட்டர் முறை கொண்டு வராமல் இருக்க வேறு வழியில்லை என்பதை தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். நான் மீண்டும் சொல்லுகிறேன், டிரைவர்கள் தாங்களாகவே இன்னும் சில மாதங்களுக்குள் வேகத்தை குறைத்து சட்டப்படி போகக்கூடிய அளவில் வரவில்லை என்றால் நிச்சயமாக அரசாங்கம் கடுமையான நடவடிக்கைகளை எடுக்கவேண்டியிருக்கும். இதன் மீது ஏற்படும் லாப நஷ்டங்களுக்கு அவர்கள்தான் பொறுப்பாளிகளாக ஆவார்கள் என்பதை இந்த சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [13th March 1964]

அடுத்தபடியாக, டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் இவர்களுக்கு லைசன்ஸ் கொடுக்கின்ற முறையில் காலதாமதம் ஏற்படுவதாக கனம் தங்கவேலு அவர்கள் சொன்னார்கள். அவ்விதம் காலதாமதம் ஏற்படுவதற்கு அவசியமில்லை. அப்படி ஏதாவது இருந்தால் அதைப் பற்றி அரசாங்கம் உடனடியாக வேண்டிய நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளும் என்பதை தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். “பேஸ்ட் எயிட்” (முதலுதவி) சர்ட்டிபிகேட் மீண்டும் மீண்டும் கொடுக்கவேண்டும் என்ற நிலைமை இருக்குமானால், அதை மாற்றுவதற்கு சர்க்கார் வழி செய்யும் என்பதை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தாற்போல் ஓவர் லோட் சம்பந்தமான பிரச்சனை. வேகமாக போகக் கூடிய பிரச்சனை போன்று இதுவும் ஒரு பிரச்சனையாக இருக்கிறது. இதை ஒவ்வொரு சமயத்திலும் கண்காணிப்பது, செக் செய்வது மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. ஓவர் லோட் செய்கின்ற முறையை எடுத்துக்கொண்டால் அவர்கள் ஊருக்குள் ஏற்று வதில்லை. ஊருக்கு வெளியில் வந்து ஓவர் லோட் ஏற்றுக்கிரார்கள், அதேபோல், ஊருக்குள் போவதற்கு முன்னால் இறக்கிவிட்டு விடுகிறார்கள். இறக்கிவிடப்பட்டவர்கள் நடந்து தான் போக வேண்டும். இந்த விஷயத்தில் ஓரளவுக்கு பொதுமக்கள் ஒத்துழைப்பு இருந்தால் சமாளிக்கலாம். இன்னமொன்று, அதிகமாக பஸ்களை விடவேண்டும். இதைப்பற்றித் தான் சர்க்கார் பரிகேசனை செய்து கொண்டிருக்கிறது. அதிகமான பஸ்களை விட வேண்டும் என்பது தான் சர்க்காருடைய எண்ணம்.

ரூட்கள் கர்ட்டைல் செய்வதைப்பற்றி சொன்னார்கள். வேரியேஷன் செய்வதற்கு நாம் சட்டம் பயற்றி யிருக்கிறோம். கர்ட்டைல் செய்கிறார்கள் என்று சொன்னால், அவ்வாறு எந்த இடத்தில் செய்திருக்கிறார்கள் என்று எழுதி அனுப்பினால் அதைப்பற்றி சர்க்கார் உடனடியாக பரிசீலனை செய்வதற்கு தயாராக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். என்னுடைய அபிப்பிராயத்தில், கர்ட்டைல்மெண்ட் கூடாது என்பது தான். ஆகவே எந்த முறையில் நல்லவிதமாக இதைச் செய்ய முடியும் என்பதைப் பார்த்து அதற்குத் தகுந்தவாறு செய்யப்படும் என்பதை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதற்கு அடுத்தாற்போல், சில அங்கத்தினர்கள், “பார்வோட் ஃபேஸிங் ஸீட்” முன்பக்கம் அதாவது நேர்பக்கமாக ஸீட்-கள் அமைப்பது பற்றி சொன்னார்கள். இவ்விதம் அமைப்பது நன்மையாக இராது. நஷ்டம் தான் ஏற்படும், ஆகவே இதை மாற்றி அமைக்கவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். என்னுடைய அபிப்பிராயத்தில் நாம் மக்களுக்குத்தான் அதிகமாக வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டும். நாம் குறைந்த கட்டணம் வாங்கிக்கொண்டிருக்கிறோம் என்று சொல்வதை விட, மக்களுக்கு அதிகமான அளவில் வசதி செய்து கொடுத்திருக்கிறோம் என்று சொல்வது

13th March 1964] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

தான் பொருத்தமாக இருக்கும். குறிப்பாக, சர்க்கார் வெளியிட்டிருக்கிற அறிக்கையின்படி கட்டணங்களை உபர்த்தும் போது, ஏன் நேர்பக்கமாக பார்க்கக்கூடிய அளவில் 51 ஸீட்டுகளை அமைக்க முடியாது என்று தெரியவில்லை. இதை மெதுவாக சர்க்கார் கொண்டு வரவேண்டும் என்று நினைத்தாலும், இதை உறுதியாக நடத்தவேண்டும் என்று நோக்கம் கொண்டிருக்கிறது. அதன் மூலமாக மக்களுக்கு நல்ல வசதிகளை செய்து கொடுக்க முடியும். டிரைவர்களை வேறு வேலைகளை செய்யச் சொல்லுகிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். அப்படி சட்டத்தில் ஒன்றும் இல்லை. இது அவர்களுக்குள் இருக்கின்ற அரேன்ஜ்மெண்ட்தான். இதைப்பற்றி ஆர்.டி.ஓ. பார்த்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று நான் நினைக்கிறேன்.

மேலும் ரன்னிங்-டைம் பற்றி சொன்னார்கள். இதை குறைக்க வேண்டும் என்று சொல்லப்பட்டது. கூடுமான அளவுக்கு ரோட்டின் அகலம்; ரோட்டில் இருக்கின்ற டிராபிக் முதலியவைகளை எல்லாம் ஒப்பிட்டுப் பார்த்துத்தான் இந்த டைம் நிர்ணயிக்கப்படுகிறது. அகலமான ரஸ்தாக்களாக இருந்தால் வேகமாக போக முடியும். குறுகிய ரோடாக இருந்தால் குறைந்த வேகத்தில் தான் செல்லவேண்டும். ரோட்டைப் பொறுத்துத்தான் இதை நிர்ணயிக்கவேண்டும்.

பொதுவாக இந்த மான்யக் கோரிக்கையின் மீது பல அங்கத்தினர்கள் பல நல்ல யோசனைகளை எல்லாம் தெரிவித்தார்கள். அதற்காக என் நன்றியை தெரிவித்துக் கொண்டு என் வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : கனம் அவைத்தலைவர் அவர்களே, சாதாரண பஸ்களுக்கும் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களுக்கும் கட்டணம் வேறுபாடாக இருக்கிறது. ஆகவே, அந்த அடிப்படையில் சர்-சார்ஜ் கணக்கிடப்படுமா, அப்படியானால் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கட்டணத்தின் மீது சர்-சார்ஜ் அதிகமாக்கப்படுமா என்பதை தெரிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இதில் சொல்லப்பட்டிருக்கின்ற விவரங்கள் . . .

“Express Stage Carriages :

Fifty per cent over and above the rates for ordinary stage carriages :

Provided that if in an express stage carriage provision is made for superior class of accommodation for all the passengers, the Transport Authority may allow fares to be charged for such accommodation at such rates as it may fix not exceeding 100 per cent above the rates for ordinary stage carriages.”

அதாவது: லைனிங் ஸீட், லக்ட்சரி ஸீட் முதலியவைகள் போடப்பட்டிருக்கும் பஸ்களுக்கு அதிகமாக போடப்படும். அவையல்லாத

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [13th March 1964]

வைகளுக்கு 50 சதமானம் போடலாம் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இதைப்பற்றிய கூடுதல் விவரங்கள் வேண்டுமென்றால், தனியாகக் கேள்வி போட்டால் விவரங்கள் சொல்லலாம்.

திரு. து. ப. அழகமுத்து : நான் கொடுத்திருக்கும் வெட்டுப் பிரேரணையை வற்புறுத்துகின்றேன்.

MR. SPEAKER : The question is—

'That the allotment of Rs. 15,85,000 under Demand No. II—Motor Vehicles Acts—Administration be reduced by Rs. 100.'

The cut motion was put and declared lost.

A poll was demanded.

Some Members were seen talking with one another)

MR. SPEAKER : The hon. Members should not instruct each other now. They may take their respective seats.

(Sri P. Ramachandran, Government Whip, prompted some hon. Members, who were found sleeping.)

MR. SPEAKER : This sort of thing is wrong. The hon. Member should not repeat it. If Members want to sleep, they may go out and sleep but should not sleep in the Chamber.

The House divided thus :—

Ayes—

Sri V. R. Nedunchezhiyan.

.. M. Karunanithi.

.. A. P. Dharmalingam.

.. Rama. Arangannal.

.. A. Raghava Reddi.

.. A. K. Subbiah.

.. V. S. S. Mani.

.. M. Rajangam.

.. Kanchi. Manimozhiar.

.. A. Perumal.

.. K. Cheemaichamy.

.. N. Rajangam.

.. S. Madhavan

.. T. P. Alagamuthu.

.. S. Mani.

.. P. Murugaiyan.

.. P. V. Sriramulu.

.. M. Kamalanathan.

.. C. G. Viswanathan.

Ayes—cont.

Sri S. Muthulingam.

Pulavar K. Govindan.

Sri C. Manickam.

.. T. Chinnaamy.

.. M. R. Krishnamurthy.

.. A. Thangavelu.

.. S. Murugaiyan.

.. P. U. Shanmugham.

Srimathi Jagadhambal Velayudham.

Sri M. S. Mani.

.. K. Thirupathy.

.. M. P. Vadivelu.

.. R. Nallamuthu.

.. N. P. Sengottuvelu.

.. M. V. Karivengadam.

.. A. G. Balakrishnan.

.. V. Krishnamurthy.

.. R. Sampangi.

13th March 1964]

[Mr. Speaker]

Noes—

Sri K. Parthasarathy.
 „ N. P. M. Chinniah Gounder.
 „ S. Chinnayyan.
 „ C. M. Ambikapathi.
 „ A. Arumugam.
 „ V. S. Arunachalam.
 Hon. Sri P. Kakkan.
 Hon. Sri V. Ramaiah.
 Hon. Srimathi Jothi Vencatachellum.
 Sri P. Ramachandran.
 „ A. S. Dhakshinamoorthy Gounder.
 „ T. P. Elumalai.
 „ K. Gopala Gounder.
 „ K. S. G. Haja Sheriff.
 „ P. Jayaraj.
 „ T. Kadambavanasundaram.
 „ A. K. Kaliappa Gounder.
 „ T. Karcha Gowder.
 „ C. Kothandarama Bhagavathar.
 „ M. Kulandaiswamy Gounder.
 „ T. Manavalan.
 „ K. Marappa Gounder.
 „ M. Maruthanayagam Pillai.
 „ V. A. Muthiah.
 „ T. M. Nallaswamy.
 „ S. Nanjunda Row.

Ayes: 37.

Noes—cont.

Sri R. Rangaswamy.
 „ N. S. Ramalingam.
 „ V. Ramanathan.
 „ B. Rajagopal Naidu.
 „ P. Rajagopal.
 „ G. D. Perumal Raju.
 Srimathi Parvathi Arjunan.
 Srimathi N. K. Ranganayaki.
 Kumari D. Sulochana.
 Srimathi C. Kolandai Ammal.
 Srimathi Krishnaveni.
 Srimathi Lakshminarasamma.
 Hon. Sri Nallasenapathi Sarkarai Manradiar.
 Hon. Sri G. Bhuvarahan.
 Hon. Sri S. M. A. Majeed.
 Srimathi A. Soares.
 Sri B. Parameswaran.
 Dr. B. Natarajan.
 Sri C. Chiranjeevulu Naidu.
 „ R. Sengaliappan.
 „ A. Swamidhas.
 „ A. R. Subbiah Mudaliar.
 „ R. Subramaniam.
 „ S. Subramaniam Chettiar.
 „ K. B. Palani.
 „ P. Urkavalan.

Noes: 52.

The cut motion was lost.

MR. SPEAKER: The question is—

‘That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 15,85,000 under Demand No. II—Motor Vehicles Acts—Administration.’ 11-30 a.m.

The Demand was put and carried and the Grant was made.

(2) DEMAND NO. XXX—ROAD TRANSPORT SCHEMES.

(3) DEMAND NO. XLIII—CAPITAL OUTLAY ON ROAD TRANSPORT SCHEMES.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

‘That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 6,29,45,700 under Demand No. XXX—Road Transport Schemes.’

[13th March 1964]

SRI M. KAMALANATHAN : Sir, I move—

‘That the allotment of Rs. 6,29,45,700 under Demand No. XXX—Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.’

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

‘That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,44,79,000 under Demand No. XLIII—Capital Outlay on Road Transport Schemes.’

புலவர் கா. கோவிந்தன் : தலைவர் அவர்களே, என் பெயரில் இருக்கிற வெட்டுப் பிரேரணையை முன் மொழிகிறேன்.

‘That the allotment of Rs. 1,44,79,000 under Demand No. XLIII—Capital Outlay on Road Transport Schemes—be reduced by Rs. 100.’

MR. SPEAKER : The Demands and the cut motions are before the House for discussion.

(கனம் உதவி சபாநாயகர் தலைமை)

* கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, 1962-63, 1963-64 ஆகிய இந்த இரண்டு ஆண்டுகளிலும் சென்னை ராஜ்ய போக்குவரத்து மிகச் சிறப்பாக நடந்திருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். நல்ல வளர்ச்சியும், எஃபிஷியன்ஸி ஆஃம் ஆப்பரேஷன் அதிகரித்தும் இருக்கிறது. இது சம்பந்தமாக சில விவரங்களெல்லாம் புத்தகத்திலே அச்சடித்து கனம் அங்கத்தினர்களுக்குக் கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. குறிப்பாகச் சில விஷயங்களை மாத்திரம் நான் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

நம்முடைய ராஜ்யத்திலே, நான் அடிக்கடி சொல்வது போல, நான் தான் பெரிய பஸ் முதலாளி. அதிகப்படியான பஸ்கள் ஓட்டுகிறது சென்னை ராஜ்ய சர்க்கார். அது மாத்திரமல்ல இன்னும் அதிகமாக வளர்ச்சி அடைந்துகொண்டு வருகிறது. ஆயிரம் பஸ்களை ஓட்டி இப்போது நம் ராஜ்யத்திலே இதை நடத்திக்கொண்டிருக்கிறோம். நடப்பு ஆண்டு, 1963-64-ம் ஆண்டிலே நம்முடைய ராஜ்யத்தினுடைய பஸ் ஃப்ளீட் ஸ்ட்ரெங்த் 814-ஈருந்து 960-ஆக உயரும். மாதம் சராசரி எத்தனை பிரயாணிகள் செல்லுகிறார்கள் என்று கணக்குப் பார்த்தீர்களானால், 1962-63-ல் மாதம் ஒன்றுக்கு சராசரி ஒரு கோடி 95 லட்சம் பிரயாணிகள் பிரயாணம் செய்தார்கள். இந்த 1963-64 நடப்பு ஆண்டில் 9 மாதங்களுக்குக் காட்டியிருக்கிற கணக்குப்படி மாதம் ஒன்றுக்கு 2 கோடி 21 லட்சம் மக்கள் பிரயாணம் செய்கிறார்கள். அதேபோல, பிரயாணிகளிடமிருந்து வருவாய், டிக்கெட் வருமானத்தைப் பார்த்தீர்களானால், 1962-63-ல் மாதம் ஒன்றுக்கு 32.5 லட்சம் ரூபாய் வருவாய் வந்திருக்கிறது. நடப்பு ஆண்டிலே ரூ. 38.2 லட்சம் வருவாயாக அது உயர்ந்து இருக்கிறது.

13th March 1964] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

நம்முடைய 'பாடிகள்' கட்டுகின்ற ஸ்தாபனத்திலும், சென்ற ஆண்டு 122 பாடிகளை நாம் கட்டினோம். இந்த ஆண்டு 165 பாடிகளை நாம் கட்டுகிறோம். நடப்பு ஆண்டிலே சென்னை நகரத்தில் மாத்திரம் புதியதாக 5 புதிய ரூட்டுகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. 30 அதிகப்படியான பஸ்கள் விடப்பட்டிருக்கின்றன. 16 ஸுபர்பன் பஸ்கள், அதிகமான பஸ்கள் சேர்க்கப்பட்டிருக்கின்றன, இப்பொழுது ஓடிக்கொண்டிருப்பதைவிட. நீண்ட தூரப் பிரயாணம் செய்கின்ற மார்க்கங்களில் 6 புது மார்க்கங்கள் நடப்பு ஆண்டில் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. மொத்தம் இந்த ஆண்டிலே நாம் 23 நெடுந் தூர பஸ்கள் விட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம். சென்னை ராஜ்யத்தில் எந்த ஜில்லாவிலிருந்தும் எந்த ஜில்லாவிற்கு வேண்டுமானாலும் சர்க்கார் பஸ்கள் மூலமாக இன்றைக்கு செல்லக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டுவிட்டது.

இது தவிர, அடையாறு டெப்போ ஒன்று திறந்திருக்கிறோம். தென் சென்னையில் இருக்கக்கூடிய பஸ்கள் எல்லாவற்றிற்கும் இரவு நேரத்தில் அங்கே தங்குவதற்கும், 'மெயின்டெனன்ஸ்' போன்ற சேவைகள் செய்வதற்கும் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. தண்டையார்பேட்டையில் அதே விதமாக ஒரு பெரிய டெப்போ திறக்கப்பட்டிருக்கிறது. திருச்சியில் ஒரு டெப்போ இருக்கிறது. அதைத் தவிர பஸ் ஸ்டாண்டு ஒன்றும் நல்ல முறையில் கட்டியிருக்கிறோம். கன்யாகுமாரியில் இது வரையிலும் ரிப்பேர் மாத்திரம் செய்துகொண்டிருந்த இடத்தை இன்றைக்கு பாடி கட்டுவதற்கான ஒரு வொர்க்ஷாப்பாக மாற்றி, 2 பாடிகள் கட்டிவந்துவிட்டன. மாதம் ஒன்றுக்கு இனி 10 பாடிகள் வரையிலும் கட்டும்படியான அளவுக்கு அதை உயர்த்த வேண்டும் என்று திட்டம் வகுத்திருக்கிறோம். பல இடங்களில் மிகவும் அழகான பஸ் ஸ்டாண்டுகள் எல்லாம் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. சென்னை நகரத்தில் தியாகராய நகர், மந்தவெளி போன்ற இடங்களில் பஸ் ஸ்டாண்டுகள் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. அதே போன்று வெளி ஊர்களில், கிருஷ்ணகிரி, கோயம்புத்தூர், வேலூர் போன்ற எல்லா இடங்களிலும் சிறந்த பஸ் ஸ்டாண்டுகள் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. புலவர் கோவிந்தன் அவர்கள் வேலூரில் கட்டியிருக்கிற பஸ் ஸ்டாண்டுக்காக கொடுத்த நற்சாட்சிப்பத்திரத் திற்காக நான் அவர்களுக்கு நன்றி தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இந்த ஆண்டில் 1964-65-ல் 12 புதிய நெடுந் தூர பஸ்கள் விடுவதற்கான ஆலோசனை இருக்கிறது. அதற்கான ஏற்பாடுகள் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன.

கடந்த ஆண்டில் ஸைக்ளோன் வந்த காலத்தில் மிக உறுதியுடனும், கட்டுப்பாட்டுடனும் நம்முடைய டிரைவர்கள் அந்தப் பகுதிகளிலே வேலை செய்து, மக்களுடைய அன்பையும் ஆதரவையும் பெற்றார்கள் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ரயில் போகாமல் இருந்த நிலைமையிலேகூட அன்றைக்கு பஸ்கள் விடுவதன் மூலமாகத்தான் போக்கு வரத்து அங்கெல்லாம் பாதுகாக்கப்பட்டது. அதேபோல கண்டக்டர்கள்

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [13th March 1964]

பலர், பிரயாணிகள் தவறுதலாக மறந்து வைத்துவிட்டுப் போன பல விலை உயர்ந்த பொருள்கள் எல்லாவற்றையும் எடுத்துக் கொண்டுவிந்து சேர்க்கும்படியான பெரும் பணி செய்திருப்பதையெல்லாம் நாம் பாராட்டுகிறோம். பொது மக்களும் அவர்களை பாராட்டி பலவிதமான கடிதங்கள் எழுதியிருக்கிறார்கள்.

நம்முடைய மொத்த பஸ்களில் 84 சதவிகிதம் இன்றைக்கு ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அதாவது 'ஆபரேஷன் ரேஷியோ' என்று சொல்வார்கள். 'ஆபரேஷன் ரேஷியோ' இன்றைக்கு 84 சதவிகிதம் இருக்கிறது. ஏதோ ஒரு இடத்தில் பஸ் நின்று போகலாம். ஒரு இடத்தில் ஏதாவது கோளாறு ஏற்படலாம். மொத்தம் 1,000 பஸ்கள் ஓட்டும்பொழுது எத்தனை பஸ்கள் நிற்கின்றன, எந்தவிதமான கோளாறுகள் ஏற்படுகின்றன என்பதைப் பார்த்துத்தான் சொல்லவேண்டும் தவிர, ஏதோ ஒரு சம்பவத்தை ஓட்டி, அதைப் பெரிய குறையாக எடுத்துச் சொல்லுவது விவாதத்திற்கு பொருத்தமாக இருக்காது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். 'ஹையஸ்டு எபிஷியன்ஸி' இருக்கக் கூடியது 90 சதவிகிதம் தான். அதைவிட அதிகமான அளவில் யாரும் உலகத்தில் செய்ய முடிவதில்லை. இந்த 90 சதவிகித நிலைமையை நாம் எட்டிப் பிடிக்க முடியாததற்கு நான் காரணங்கள் சொல்ல விரும்புகிறேன். காரணம் என்ன வென்று கேட்டால், நம்முடைய நாட்டில் 'ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்' கிடைப்பதில்லை. ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் இறக்குமதியை மிகவும் கட்டுப்பாடு செய்து விட்டோம். இந்த இடத்திலே நாம் ஏதாவது அவசரமாக ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் தயார் செய்து போடுகிறோம். அவைகளெல்லாம் சீக்கிரம் உடைந்துவிடுகின்றன. ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் நல்ல முறையில் கிடைக்குமானால், வேண்டிய அளவு, வேண்டிய பொருள்கள் கிடைக்குமானால் இந்த 'எஃபிஷியன்ஸி' யை இன்னும் 2, 3 சதவிகிதம் உயர்த்தலாம். நம்முடைய நாட்டில் இருக்கக்கூடிய 'க்ரைமாடிக் கண்டிஷன்ஸ்', ரோடுகளுடைய நிலைமை, அதில் ஏற்படுகின்ற தூசி முதலியவைகளைப் பார்க்கும் பொழுது 90 சதவிகிதம் 'எபிஷியன்ஸி' நம்முடைய நாட்டில் இருக்கும்படியான நிலைமையை அடைய முடியுமா என்பது சந்தேகம். அந்தந்த நாடுகளில் இருக்கக் கூடிய வித்தியாசத்தைப் பொறுத்துத்தான் 'எஃபிஷியன்ஸி' எந்த அளவுக்கு அடையமுடியும் என்பதை நாம் நிரணயம் செய்யவேண்டும். இருந்தாலும், நம்முடைய ஆபரேஷன் ரேஷியோ-வை 90 சதவிகிதம் உயர்த்தவேண்டும் என்று தான் சர்க்கார் லட்சியத்தில் வைத்துக்கொண்டிருக்கிறது. அதற்கான முயற்சிகளை நாம் எடுத்துக் கொண்டு வருகிறோம். ஓரளவுக்கு நமக்கு வேண்டிய ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் உடனே கிடைக்குமானால், அதுவும் சரியான, உறுதியான, 'ஒரிஜினல் எக்ஸிப்மெண்ட்' என்று சொல்லுவார்கள், அவை கிடைக்குமானால், இந்தக் குறைகளை நாம் போக்குவதற்கு முடியும்.

மோட்டார் டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவைப்பற்றி கனம் எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்களும், டாக்டர் நடராஜன் அவர்களும், அது நஷ்டத்தில் ஓடுகிறது என்பதை எடுத்துக் காட்டினார்கள். எந்த

13th March 1964] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

ஒரு நிர்வாகத்தைப்பற்றியும் நாம் குற்றம் சாட்டவேண்டுமென்றால் அதைப்பற்றி 'கிரிடிஸிஸம்' சொல்லவேண்டுமென்றால், முழு விவரங்களையும் வைத்துப் பேசவேண்டுமே தவிர, ஏதோ குறிப்பிட்ட சில விவரங்களை மாத்திரம் எடுத்துச் சொல்வது முறையாகாது. இன்றைக்கு நமது செலவுகள் எல்லாம் எப்படி உயர்த்திருக்கிறது என்பதற்கு புள்ளிவிவரங்கள் கொடுத்திருக்கிறேன். 14-வது பக்கத்தை எடுத்துப் பார்த்தோமானால், 1948-ம் வருஷம் டிரைவருக்குக் கொடுத்த அடிப்படைச் சம்பளம் ரூ. 68, இதெல்லாம் 'லோயல்டி மினிமம்', இன்று கொடுக்கப்படுவது ரூ. 105. அதேபோல, கண்டக்டருக்கு அப்பொழுது கொடுக்கப்பட்ட சம்பளம் ரூ. 54. இப்பொழுது கொடுப்பது ரூ. 95. எண்ணெய் விலையை எடுத்துக்கொள்வீர்களானால், 1948-ம் வருஷம் ஒரு கிலோ லிட்டர் ரூ. 470, இன்றைக்கு ரூ. 690. சர்க்கார் வரிகளை எடுத்துக் கொண்டால் 1948-ம் வருஷம் ரூ. 28.69—ரூ. 29 என்று கூட வைத்துக் கொள்ளலாம்—குவார்ட்டருக்கு ஒரு சீட்டுக்கு. இன்றைக்கு அது ரூ. 68-ஆக இருக்கிறது. சர்க்காரிலே நாங்கள் கடன் வாங்கி பஸ்கள் ஓட்டுகிறோமே, அதற்குக் கூட 4 சதவிகிதம் வட்டி வாங்கிக் கொண்டிருந்தது, இப்பொழுது 5½ சதவிகிதமாக உயர்ந்திருக்கிறது. கனம் அங்கத்தினர் எதற்காக, 1948-ம் வருஷத்தை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும், ஏன் 1900-ம் வருஷத்தை எடுத்துக் கொண்டிருந்தால் வித்தியாசம் ஜாஸ்தியாக இருக்குமே என்று கேட்கலாம். 1948-ம் வருஷத்தை ஏன் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறேன் என்றால், 1948-ல் என்ன பிரயாண கட்டணத்தை நாம் வசூலித்துக் கொண்டிருந்தோமோ, அதே கட்டணத்தைத் தான் இன்றும் வசூலித்துக் கொண்டிருக்கிறோம்.

திரு. எம். எஸ். மணி : பஞ்சப்படி, ஹவுஸ் ரென்ட், இவற்றைத் தள்ளிவிட்டு கணக்குச் சொல்லுங்கள்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : அதற்குப் பணம் கொடுக்க வில்லையா? செலவுகளைத் தான் நான் சொல்லுகிறேன். அதற்கு பணமாகத்தான் கொடுக்கிறோம். அப்படிக் கொடுக்காமல் இருந்தால், அதைத் தள்ளிவிட்டு, கணக்குச் சொல்ல முடியும். அந்த விதமாகப் பார்க்கிறபொழுது, எனக்கு ஒரு சந்தேகம் எழுகிறது. இந்தியாவிலே ஏதாவது ஒரு பொருள் 1948-ல் விற்பனை விலைக்கு இன்றைக்கு விற்கிறதா சென்னை ராஜ்ய பஸ் டிக்கட்டைத் தவிர என்பதை யோசித்துப் பார்க்க வேண்டும். அதனால்தான் 1948-ம் வருஷத்தை கணக்காக எடுத்து, அதிலிருந்து இந்த வருஷக் கணக்கைச் சொல்லுகிறேன். சென்ற 17 ஆண்டு காலமாக, எத்தனை விதமான புதுச் செலவுகள் ஏற்பட்டாலும், அந்தக் காலத்தில் எல்லாம் நாம் எப்படியாவது பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் சமாளிக்க வேண்டுமென்ற லட்சியத்தின் அடிப்படையில், பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் இன்று வரை லாபகரமாக நடத்திக் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். ஆனால், 1963-ம் ஆண்டில் மத்திய சர்க்கார் வரியினால் மாத்திரம் நாம் அதிகமாகச் செலவு செய்ய வேண்டியது ரூ. 35 லட்சம் என்று வருமேயானால், அதை எந்த

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [13th March 1964]

எஃபிஷியன்ஸி ஆப் ஆப்பரேஷனிலும் சரிக்கட்ட முடியாது என்ற நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதைத்தான் நான் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். இந்தப் பிரச்சனை ஏதோ திடீரென்று இப்பொழுது எழுந்ததல்ல. 1962-ல் கனம் அங்கத்தினர் புலவர் கோவிந்தன் அவர்கள் கூடக் கேட்டார்கள், “நீங்கள் பஸ் கட்டணங்களை உயர்த்தவில்லை என்று சொன்னீர்களே” என்று. உண்மை தான். நாங்கள் சொன்னபடிதான் நடந்திருக்கிறோம். 1962-ல் தமிழ் நாட்டில் இருக்கக் கூடிய தனியார் துறை பஸ் முதலாளிகள் எல்லோரும் கட்டணத்தை உயர்த்தினார்கள். இப்பொழுதிருக்கிற சட்டப்படி எவ்வளவு தூரம் உச்ச கட்டணத்தை உயர்த்த முடியுமோ, அந்த அளவுக்கு உயர்த்தினார்கள். ஆனால் சென்னையில் உயர்த்தவில்லை. உயர்த்தாமல் சமாளிக்கிறோம் என்று சொல்லி, சென்ற ஆண்டிலே பார்த்தால், ஒரு சிறிதளவு லாபம் கூட அடைந்திருக்கிறோம். ஆனால் 1963-64-ல் ஏற்பட்டிருக்கிற ஒரு செலவினைப் பார்க்கும்பொழுது, இனி சமாளிக்க இயலாது என்ற நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. 1948-ம் வருஷத்திய நிலைமையிலிருந்து, அதே கட்டணத்தை வைத்து, இந்த அளவுக்கு திறமையாக நிர்வாகத்தை நடத்தியதற்கு மனப்பூர்வமாக எனது பராட்டுதலை இந்த இலாகாவிற்குத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். நம்முடைய அஸெட்டுகளைப் பார்த்தால், நன்றாகத் தெரியும். இந்த அறிக்கையில் 16-ம் பக்கம் பார்த்தால், சர்க்காரிடமிருந்து காபிட்டல் அட் சார்ஜாக வாங்கினது ரூ. 6.46 கோடி. இன்றைக்கு நம்மிடத்தில் இருக்கக்கூடிய அஸெட்டுகளின் மதிப்பு ரூ. 9.97 கோடி. பஸ்களுக்கு தேய்மானம் போட்டு, மற்றும் கட்டடங்களுக்கெல்லாம் தேய்மானம் போட்டு, கணக்குகளை ஒழுங்காக வைத்து, இன்றைக்கு கிட்டத்தட்ட ரூ. 10 கோடி இருக்கிறது. சர்க்காரிடமிருந்து ரூ. 6 கோடி தான் வாங்கினோம். அது மாத்திரமல்ல. சர்க்கார் கணக்குக்கும் தனியார் கணக்குக்கும் சில மாறுதல்கள் உண்டு. அவை என்னவென்றால், தனியார் துறையில் லாபம் வந்தால், அந்த லாபத்திலே 50 சதவிகிதம் இன்கம் டாக்ஸுக்குக் கொடுப்பார்கள். பாக்கி 50 சதவிகிதம் அவர்களிடத்திலே இருக்கும். சர்க்காருடைய கணக்கு எப்படியென்றால், எவ்வளவு லாபம் வந்தாலும், அந்த லாபம் எல்லாம் சர்க்காருக்குப் போய் விடும். இந்த முறைப்படி பார்த்தால், இந்த இலாகாவிலிருந்து வட்டி கொடுத்தது போக, லாபத்திலிருந்து சர்க்காருக்குக் கொடுத்த தொகை ரூ. 1.64 கோடி. நம்முடைய வருமானத்திலிருந்து சர்க்காருக்கு நிதியாக அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இன்னும் ஒரு பெரிய நிலைமை என்னவென்றால், லாபம் வருகிற பொழுது சர்க்காருக்கு அது ரெவின்யூவாகப் போய் விடும். நஷ்டம் வந்தால் அந்தப் பணத்தையும் அவர்கள் சேர்த்து அதை காப்பிட்டல் அட் சார்ஜாக போட்டு, அதற்கும் வட்டி வாங்கி விடுவார்கள். அந்த மாதிரி ஒரு நிலைமை சர்க்கார் கணக்குக்கும், தனியார் கணக்குக்கும் உண்டு. ஆகவே தான் இந்த இலாகா திறமையாக நடந்து வந்திருக்கிறது, என்பதை சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்த சந்தர்ப்பத்தில் 1959-ம் வருஷத்தில் நான் இந்த

13th March 1964] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

சட்ட சபையில் பேசியதை எடுத்துக் காட்ட விரும்புகிறேன். நான் அன்று சொன்னது என்னவென்றால்; “பஸ் தொழில் இன்று ஒரு பெரிய நெருக்கடியை எதிர் நோக்கி யிருக்கிறது. நம்முடைய ராஜ்யத்தில் நடத்தப்படும் பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் செலவுகளை நான் சதவிகிதக் கணக்கில் குறிப்பிட்டுச் சொல்ல விரும்புகிறேன். (நான் அப்பொழுது அந்த சதவிகிதங்களை சொல்லியிருக்கிறேன். இப்பொழுது அவற்றை படிக்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை.) இவற்றை எல்லாம் கூட்டிப் பார்த்தால் அதிகப்படியான செலவு குறைந்தது ரூ. 10 லட்சத்துக்கு மேல் போய் விடும் என்ற நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவேதான் இது ஒரு நெருக்கடியான நிலைமை என்பதை தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். இந்த நிலைமையை சமாளிக்க 3 வழிகள் உண்டு. ஒன்று கட்டணத்தை உயர்த்தலாம். யாரும் இதை எதிர்க்க வில்லை. (அன்று கூட நான் இந்தக் கணக்கை காண்பித்தவுடன் யாரும் ஒன்றும் சொல்லவில்லை.) இரண்டாவதாக நிர்வாகச் செலவைக் குறைக்கலாம். மூன்றாவதாக எபிஷியன்ஸி ஆப் ஆப்ரேஷனை அதிகரிக்கலாம். கட்டணத்தை உயர்த்துவது சலபம். ஆனால் அதை சர்க்கார் முதலிலே செய்ய விரும்பவில்லை. கட்டணத்தை உயர்த்துவதற்கு சர்க்கார் இப்பொழுது விரும்பவில்லை. மற்ற எல்லா முறைகளையும் பார்த்து, முடியாமல் போனதான், இந்த நிலைமைக்கு வரும்”. ஆகவே 1959-ஆம் ஆண்டிலேயே நிலைமை சமாளிக்க முடியாமல் இருந்ததை எடுத்துக்காட்டி, 1964 வரையிலும் நாங்கள் சமாளித்து வந்தோம். நம்முடைய டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவை ஐ.எல்.ஓ. நிபுணர்கள் பரிசீலனை செய்தார்கள். அவர்கள் பரிசீலனை செய்து, நிலைமையை சரிக்க கட்டவேண்டும் என்றால், 15 சதவிகிதம் கட்டணத்தை உயர்த்தினால் சரிக்கட்டி விட முடியும் என்று சொன்னார்கள். அப்பொழுதுகூட நாங்கள் அதைச் செய்யவில்லை. அவர்கள் சொன்னதாவது :

‘If fares were increased by 15 per cent the earnings per service would be about 15 per cent higher than those shown in the table for July’.

அப்படிச் செய்தால் முடியும் என்று அவர்கள் கணக்குப் போட்டுக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். உயர்த்த வேண்டும் என்று அவர்கள் நிர்ணயித்து விட்டால் உயர்த்தாதது தவறு, நிபுணர்கள் சொல்லியும் கேட்கவில்லை என்ற குற்றச்சாட்டு வந்து விடுமோ என்ற காரணத்தினால் அவர்கள் ஒரு புத்தோட்டில் என்ன சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்றால், “உயர்த்த வேண்டும் என்று நாங்கள் சொல்லவில்லை, ஆனால் உயர்த்தினால் கட்டுபடியாகும்”. ஆகவே தான் நான் எந்த இலாகாவைப்பற்றி சொல்லுகிற பொழுதும், பொதுவாக அவர்களுக்கு உரியதாக இல்லாத பெருமையைக் கொடுப்பது இல்லை. ஆனால் இந்த இலாகாவைப் பற்றி சொல்லுகிறபொழுது உண்மையாகவே நாம் 18 ஆண்டு களுக்கு எந்தவிதமான கட்டண உயர்வும் இல்லாமல், இவ்வளவு

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [13th March 1964]

அதிகமான நெருக்கடிகள் வந்தபோதும் கூட அவற்றை எல்லாம் சமாளித்து இன்று வரையிலும் அதை லாபகரமாகவே நடத்தி வந்ததற்கு என்னுடைய பாராட்டுதலைத் தெரிவிக்கிறேன்.

நான் பிற நாடுகளுக்கு செல்லுகிறபொழுது எல்லாம் கைத் தொழில்களைப் பார்ப்பது போல டிரான்ஸ்போர்ட்டையும் பார்ப்பது உண்டு. அவ்வாறு பார்த்து வந்த பிறகு தான் நெடுந்தூர பஸ்களை நம்முடைய ராஜ்யத்தில் விட ஆரம்பித்தோம். வேளி நாடுகளிலிருந்து வருகிறவர்கள் கூட “இந்த நெடுந்தூர பஸ்கள் அங்கே இருக்கிற பஸ்களுக்கு ஒப்பாக இருக்கிறது. ஒரே வித்தியாசம் என்னவென்றால் இவற்றை ஏர் கண்டிஷன் செய்தால் எங்கள் நாட்டில் ஓடுகிற பஸ்களுக்கு ஒப்பாக இருக்கும்” என்று சொன்னார்கள். நம்முடைய நாட்டின் நிலைமையை ஒட்டி நாம் இதைச் செய்ய வில்லை. அந்த விதமாக நான் மேல் நாடுகளில் பார்த்த பெரிய கம்பெனிகளிலிருந்து புள்ளி விவரங்கள் கொண்டு வந்து இருக்கிறேன். அமெரிக்காவிலே நியூயார்க் என்பது மிகப் பெரிய நகரம். அங்கே மிகவும் புகழ் பெற்ற கம்பெனி Fifth Avenue பஸ் கம்பெனி என்பது. அவர்களிடத்திலே அன்றைக்கு 1,200 பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டிருந்தன. முதலிலே நான் அமெரிக்கா சென்ற பொழுது அதாவது 1953-ல், அவர்கள் 12 சென்ட் வாங்கிக் கொண்டிருந்தார்கள். அதற்குப் பிறகு, இரண்டு ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு, 15 சதவிகிதமாக உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். அது தான் சிங்கிள் ஃபேர் ஸிஸ்டம். 15 சென்ட் என்று சொன்னால் 71 நயாபைசா. அந்தவிதமான கட்டணம் வாங்கிக் கொண்டு இருந்தார்கள். அந்த பஸ் கம்பெனியை இன்று முடி விட்டார்கள். அதை முடிவிட்டு நகரத்தில் இருக்கும் ஸ்டி. அதாரிட்யே எடுத்துக் கொண்டு விட்டார்கள். நம்முடைய நாட்டில் இருந்து நாஷனல் ப்ரொடக்ஷனிட் கௌன்ஸில் டீம் ஒன்று அங்கே போனார்கள். அவர்கள் எழுதியிருப்பதை சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

The City of New York takes a certain percentage of gross revenue as tax. The loss for 1958 was 10 million dollars as the fare does not support capital costs. No dividend has been declared in the last two years. The company would be able to pay dividends only if the administration gave relief in taxes or authorised increased fares. The company has no monopoly routes.

அந்தக் கம்பெனி நடத்தும் பஸ்களில் சீட்டுகள் எப்படி என்று இரண்டொரு வார்த்தைகள் :

The buses have 50 seats. In addition standing passengers to the extent of 75 per cent of the seats are allowed.

ஆக 50 ஸீட் இருக்கிற பஸ்ஸில் 37 பேர் நிற்கக்கூடிய அளவுக்கு அங்கே சட்டப்படி அனுமதிக்கப்பட்டு இருக்கிறது. இந்த மானியக் கோரிக்கையை பிரேரேபிக்கிறேன்.

* திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : கனம் துணைத்தலைவர் அவர்களே, இந்த போக்குவரத்து மானியத்தின் பேரில் எங்கள் கட்சி சார்பில்

12-00
noon.

13th March 1964] [திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி]

கொடுக்கப்பட்டுள்ள வெட்டுப்பிரேரணையை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக்களை இங்கே கூற விரும்புகிறேன். நம் அமைச்சர் அவர்கள் இந்த இலாகாவின் மானியத்தை கோரும் சமயத்தில் பீடிகைகள் பல போட்டார்கள். எதிர்க் கட்சியிலிருந்து என்ன என்ன குற்றச்சாட்டுகளை சுமத்துவார்களோ அவைகளை முன்பாகவே பரிசீலனை செய்து இப்படி இப்படி காரியங்கள் இருக்கின்றன என்று பல பீடிகைகள் போட்டதை நான் வரவேற்கிறேன். ஆனால் அவர்கள் ஒன்றையும் விட்டுவிடாமல், எல்லாவற்றையும் சொல்லி இருந்தால் நான் அவர்களை பாராட்டுவேன். ஆனால் அவர் ஒரு பஸ் முதலாளியாக பெரிய பஸ் முதலாளியாக இருக்கிறார் என்பதை முதற்கண்ணாக தெரிவிக்கிறேன். அவர்கள் இன்றைக்கு 960 பஸ்களுக்கு முதலாளியாக இருக்கிறார்கள். 1,000 மாக கொண்டிருக்கிற வர, இன்னும் பெரிய பஸ் முதலாளியாகப் போகிறார்கள். இந்த முதலாளியையும் மற்றவர்களையும் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்படி கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். மற்றவர்கள் இன்கம் டாக்ஸ் கொடுக்கும் முதலாளிகள். ஆனால் நம் அரசாங்க பஸ் முதலாளி இன்கம் டாக்ஸ் கொடுக்காத பஸ் முதலாளி. எதிர் தரப்பில் சில காங்கிரஸ் அங்கத்தினர்களை கேட்டால் தெரியும், தனிப்பட்ட முதலாளிகள் எவ்வளவு இன்கம் டாக்ஸ் கொடுக்கிறார்கள் என்று. அருமை நண்பர் திரு. கோதண்டராம பாகவதர் ஒரு கம்பெனியில் மேனேஜராக இருக்கிறார். அவருடைய கணக்குப் பிரகாரம் இன்கம் டாக்ஸ் கம்பெனண்ட் செய்ய இன்கம் டாக்ஸ் அதிகாரியிடம் மனுப்போடுகிறார்கள். ரூ. 7,500 வரை லாபமாக இருப்பதை வரிகட்ட கம்பெனண்ட் செய்கிறார்கள். சாதாரணமாக பார்த்தால் தமிழ் நாட்டில் பஸ் முதலாளிகள் இன்கம் டாக்ஸ் எவ்வளவு கட்டுகிறார்கள் என்று இலாகா மூலம் பரிசீலனை செய்ய வேண்டும். ஃபீஸிட் ஒனர்ஸ், 5-க்கு மேற்பட்ட பஸ் வைத்திருக்கும் முதலாளிகள் வரி கட்டுகிறார்கள். எல்லாவிதமான வரிகளும் கட்டுகிறார்கள். அவர்கள் கடன் வாங்குவது 24 சதவிகிதமாக அல்லது 36 சதவிகிதமாக வட்டிக்கு. நம்மைப்போல $4\frac{1}{2}$ சதவிகிதம் அல்லது 5 சதவிகிதத்துக்கு அல்ல. உயர்நீதி மன்றம் வரை சென்று ஒரு ரூட்டை அடைவதற்கு அல்லது தன்னிடம் நிறுத்திக் கொள்வதற்கு வாதாடுகிறார்கள். அமைச்சரவர்கள் இந்த இலாகாவை depend செய்கிறார்கள். அப்படி அவர்கள் டிஃபென்ட் செய்யும்போது பிசைவேட் ஆப்பரேட்டர்களை டிஃபென்ட் பண்ணுவதைப் போலத்தான் சேசிறார்கள். இலாகாவை மட்டும் டிஃபென்ட் பண்ணவில்லை. சென்ற விவாதத்தின் போது கூட இதைப்பற்றி நான் கூறினேன். ஆனால் அமைச்சரவர்கள் தெளிவாக பதில் சொல்லவில்லை. ஆகவே மீண்டும் வலியுறுத்திக்கூற விரும்புகிறேன். மந்திரி அவர்கள் 50 சதவிகிதமாக இன்கம் டாக்ஸ் கட்டுகிறார்கள் என்றும் 50 சதவிகிதத்தை அவர்களே வைத்துக் கொள்ளுகிறார்கள் என்றும் சொன்னார்கள். ஒரு தனிப்பட்ட முதலாளி 5,000 ரூபாய் இன்கம் டாக்ஸ் கட்டுகிறார் என்றால் ரூ. 10,000 வருமானம் வருகிறது என்பதை மறைமுகமாக ஒத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அரசாங்கம் கிட்டத்தட்ட 1,000 பஸ்களை

[திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி] [13th March 1964]

உடைய அதிபதியாக இருக்கிறார்கள். அவர்கள் எத்தனை லட்சம் இன்கம் டாக்ஸ் கட்டுகிறார்கள். அது மாநிலங்களுக்கு பிரித்துக் கொடுக்கப்படுகிறதா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : எத்தனை லட்சம் என்று கேட்கிறார்கள். ரூ. 164 லட்சம், மத்திய சர்க்காருக்கு அல்ல, ராஜ்ய சர்க்காருக்கு கொடுத்திருக்கிறோம். அங்கத்தினர் மத்திய சர்க்காருக்கு கொடுக்கவில்லை என்று கூறுகிறார்களா?

திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : ரூ. 164 லட்சம், 12 வருஷகாலமாக சென்ற ஆண்டில் ரூ. 7 லட்சம் திருப்பி வாங்குவது போல நஷ்டக் கணக்கு காட்டுகிறார்கள். கணக்கு சரியானபடி காட்டவில்லை. சென்ற ஆண்டில் எவ்வளவு பஸ், லாபம் எவ்வளவு, இந்த ஆண்டில் எவ்வளவு பஸ், லாபம் எவ்வளவு என்று காட்டவில்லை. வெள்ளைக்காரன் காலத்தில் இருந்து ஒவ்வொரு ஆண்டுக்காக காட்டினால் அதை சரியான புள்ளி விவரம் என்று கருத முடியாது என்பதை வருத்தத்தோடு தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

எஃபிஷியன்ஸி என்று சொல்லுகிறார்கள். வளர்ச்சி தான். 34 சதவிகிதம் எஃபிஷியன்ஸி இருக்கிறது. அது எப்படி வருகிறது. நம்முடைய அமைச்சருக்கு சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இது கமர்ஷியல் பட்ஜெட்; சோஷல் பட்ஜெட்டோ, அல்லது பப்ளிக் யூட்டிலிடி பட்ஜெட்டோ அல்ல. அனை கட்டுகிறார்கள். அதிலே 6 அல்லது 8 சதவிகிதம் வருமானம் நீண்ட காலத்தில் வருகிறது. ஆனால் இது கமர்ஷியல் பட்ஜெட்டு, இந்த கமர்ஷியல் பட்ஜெட்டிலே எவ்வளவு காபிடலை உபயோகிக்கிறார்கள். எவ்வளவு ரிட்டர்ஸ் ஹிடைக்கிறது என்ற கணக்கை பார்க்க வேண்டும். ஒரே அடியாக பப்ளிக் யூட்டிலிடி சர்வீஸ் என்று வைத்துக் கொண்டு கணக்குப்போடுவது சரியாகாது. மற்றவர்களும் பஸ் ஓட்டுகிறார்கள். எனக்குத் தெரிந்தவரை இன்கம் டாக்ஸ் அஸஸ் செய்யும் போது ஆபிஸர்களிடம் இந்த புள்ளி விவரங்களை காட்டுகிறார்கள். “அரசாங்கமே பஸ் போக்குவரத்தில் இப்படி கணக்குக்காட்டியிருக்கிறது, ஆகவே எனக்கு நஷ்டம் ஏற்பட்டு இருக்கிறது”, என்று பஸ் முதலாளி கேட்கிறார். அமைச்சர் அவர்களுடைய ஸ்டேட்மெண்ட்களையும் கணக்குகளையும் பல பஸ் முதலாளிகள் இன்கம் டாக்ஸ் ஆபிஸர்களிடம் காட்டுகிறார்கள். சென்ற வருஷத்துக்கும் இந்த வருஷத்துக்கும் என்ன வித்தியாசம்? அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். எல்லாவற்றையும் படித்துவிட்டு, முதல் பக்கத்திலிருந்து 31-ம் பக்கம் வரை, யாருக்குச் சொன்னார்களோ, எனக்குக்கூட சொல்லியிருப்பார்கள் என்று நினைக்கிறேன். படித்து விட்டு பேசவேண்டும் என்றார்கள். பக்கம் பக்கமாக கணக்குகள் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். மெட்ராஸ் ஸ்டேட்டை முதலாவதாக காட்டியிருக்கிறார்கள். ஓர்க்ஷாப்புக்குக் கணக்கு கொடுத்திருக்கிறார்கள். கன்னியாகுமரி வருமானத்தைக் காட்டியிருக்கிறார்கள். சென்ற வருஷத்திலே பார்த்தால், பட்ஜெட் எஸ்டிமேட்டுப்படி ரூ. 17,45,000 துண்டு விழும் என்று எதிர்பார்த்தார்

13th March 1964] [திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி]

கள். ஆனால், வரவுக்கும் செலவுக்கும் கணக்குப் போட்டு, ரி.வெ.எட் என்டிமெட்படி பார்த்தால் ரூ. 4,13,00,000 வருமானம் வந்திருக்கிறது. ட்ராஃபிக் அண்ட் மெயின்டினன்ஸ், இதிலே மட்டும் ரூ. 230 லட்சம் செலவு ஆக இருக்கிறது; அட்மினிஸ்ட்ரேஷன் அண்ட் அதர் எக்ஸ்பென்ஸ் என்ற தலைப்பில் ரூ. 102 லட்சம் செலவு. அதைத் தவிர இன்டைரக்ட் செலவுகள் ரூ. 106 லட்சம், ஆக மொத்தம் செலவு ரூ. 439 லட்சம் என்றும். வருவாய் ரூ. 413 லட்சம் என்றும், துண்டு விழும் தொகை ரூ. 26 லட்சம் என்றும் காட்டப்பட்டிருக்கிறது. மெட்ராஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டிலே எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் ஒரு நாளைக்கு ரூ. 300 சம்பாதிக்கிறது. நாகைக்கு பஸ் போகிறது; இவற்றையெல்லாம் உள்ளடக்கி வைத்திருக்கும் நம் யூனிட்டில் ரூ. 26 லட்சம் துண்டு விழுகிறது. இன்கம் டாக்ஸ் கட்டாமல் டிக்கட்டு கட்டணத்தை உயர்த்தினால் ஒத்துக் கொள்கிறோம்—என்றால், துண்டு விழுவதற்கு காரணம் என்ன? அதோடு மட்டுமா, காபிடலுக்கு எவ்வளவு சார்ஜ் பண்ணி இருக்கிறது? அவர்கள் கொடுத்திருக்கும் கணக்குப்படி ஆவரேஜாக உபயோகப்படுத்தப் பட்ட காபிடல் ரூ. 75 லட்சம். 75 லட்சம் ரூபாய் அதிகமாகக் 'காபிடலைச்'ச் சார்ஜ் பண்ணியிருக்கிறோம். 'காபிடலை' அதிகமாக உபயோகப்படுத்தியிருக்கிறோம். இருந்தாலும், சென்ற வருஷத்திலே எதிர்பார்த்ததை விட குறைவான அளவிலே தான் வருமானம் வந்திருக்கிறது. லாபம் இல்லை. நஷ்டம் வந்திருக்கிறது. நஷ்டம் என்று கூடச் சொல்ல முடியாது. 'நெட் ப்ராஃபிட்' என்று வைத்துக்கொள்ளலாம். 1961-62-ஆம் ஆண்டு வரையில் ஆண்டுதோறும் 'ப்ராஃபிட், ப்ராஃபிட், ப்ராஃபிட்' என்று கணக்குக் காட்டிக் கொண்டுவந்து, அதற்குப் பிறகு அந்தக் 'கால' த்தையே 'ஃபில்-அப்' பண்ணவில்லை. காரணம் என்ன? 1961-62-க்கு முன்பெல்லாம் லாபம் வந்து கொண்டிருந்தது. அதற்குப் பிறகு கணக்குக் காட்டினால், 'லாஸ், லாஸ், லாஸ்' என்று தான் காட்ட வேண்டியிருக்கும். அதன் காரணமாகத்தான் கணக்குக் காட்டவில்லை என்று நான் நினைக்கிறேன். இதை நான் இங்கே எடுத்துக்காட்டுவது எதற்காக என்றால், இந்த இலாகாவைச் சுறுசுறுப்பாக வைக்க வேண்டும் என்பதற்காகவே தவிர, வேறு எதற்காகவும் இல்லை. (மணி அடிக்கப்பட்டது.)

I have not even come to the point. I require five more minutes, Sir.

1962-63-ம் ஆண்டில் பஸ்களின் எண்ணிக்கை 814 ஆக இருந்தது. அப்பொழுது 629 பஸ்கள் தான் ஓடிக்கொண்டிருந்தன. ஆவரேஜ் காபிடல் சார்ஜ்டு 503 லட்சம் ரூபாய். க்ராஸ் ரெவின்யூ 468 லட்சம் ரூபாய். க்ராஸ் எக்ஸ்பெண்டிச்சர் 378 லட்சம் ரூபாய். நெட் ரெவின்யூ 90 லட்சம். நிதிக்கு 77 லட்சம் ரூபாய். இது போக பாக்கியிருப்பது 12 லட்சம் 42 ஆயிரம் ரூபாய். கன்யாகுமரி ப்ராஞ்சின் லாபத்தையும் ஒர்க்ஷாப்பின் லாபத்தையும் சேர்த்துத் தான் சொல்கிறேன்.

[திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி] [13th March 1964]

1963-64-ம் ஆண்டிலே பஸ்களின் எண்ணிக்கை 960 ஆக இருந்தது. 750 பஸ்கள் தான் ஓடிக்கொண்டிருந்தன. ஆவரேஜ் காபிடல் “சார்ஜ் டிபார் தி மெய்ன்டினென்ஸ் ஆஃப் தி ட்ரான்ஸ்போர்ட் டிபார்ட்மென்ட்” என்ற வகையில் 578 லட்ச ரூபாய். க்ராஸ் ரெவினியூ 563 லட்சம் ரூபாய் க்ராஸ் எக்ஸ்பெண்டிச்சர் 479 லட்ச ரூபாய். நெட் ரெவினியூ 84 லட்ச ரூபாய். நிதிக்கு 91 லட்ச ரூபாய். இது போகப் பார்த்தால், மைனஸ் 7.62 லட்சம். அதாவது வருமானத்தில் 7.62 லட்ச ரூபாய் குறைந்திருக்கிறது. அது எப்படிக்குறைந்தது? கன்யாகுமரியில் 4.32 லட்சம் லாபம் வந்தது. ஓர்க்ஷாப்பில் 14.86 லட்சம் லாபம் வந்தது. இரண்டையும் கூட்டி மொத்தமாக வந்த 26.79 லட்சத்திலிருந்து கழித்தால் மீதி வரும் துண்டு 7.62 லட்ச ரூபாய். இது எதற்காக வரவேண்டும்? ‘எஃபிஷியன்சி’ இருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். ஆனால், நஷ்டத்தில் நடத்துகிறார்கள். இதற்காக ட்ரான்ஸ்போர்ட்டை விட்டுவிடும்படி நான் சொல்லவில்லை. ‘எஃபிஷியன்சி’யை மேலும் உயர்த்துங்கள் என்று தான் சொல்கிறோம்.

சென்னை நகர ட்ரான்ஸ்போர்ட்டில் என்ன நடக்கிறது? பரிவேட்டை தான் நடக்கிறது. நம்பர் ஆஃப் ட்ரிப்ஸ் அதிகமாக இருக்கிறது. ஸ்டாப்கள் குறைவு. பாரிஸ் கார்னரில் பாஸஞ்சர்கள் ஒரு பஸ்ஸில் ஏறிவிடுகிறார்கள் என்றால் அதை சென்ட்ரலுக்கு முன் ஸ்டாப்பில் கொண்டுவந்து நிறுத்தி டிக்கட் கொடுக்கிறார்கள். அதற்குள் அடுத்த பஸ் வந்து ஓவர்டேக் பண்ணிக் கொண்டு போய் விடுகிறது. டைம் அட்ஜஸ்ட் பண்ண வழி இல்லை. ட்ரிப்புக்காக நிர்ணயிக்கப்பட்ட நேரம் போதாமலிருப்பதால் ஸ்டாப்புகளில் நிறுத்தாமலேயே கூட பஸ்ஸை ஓட்டிக்கொண்டு போகவேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்படுகிறது. டெர்மினஸ்ஸுக்கு லேட்டாகப் போனால், ட்ரைவரையோ கண்டக்டரையோ சார்ஜ் பண்ணிவிடுகிறார்கள். அவர்களுடைய வருமானம் குறைகிறது. பொதுவாகச் சொல்ல வேண்டுமானால், சென்னை நகரத்தில் ஓடுகிற பஸ்கள் பரிவேட்டை மாதிரி ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றனவே தவிர, ஸ்டாப்புகளில் நின்று பிரயாணிகளைச் சரிவர ஏற்றிக்கொண்டு போவதாகத் தெரியவில்லை. ஒரு ட்ரிப்பை குறிப்பிட்ட நேரத்திற்குள் முடிக்கவேண்டும் என்பதைத்தான் முக்கியமாகக் கருதுகிறார்கள். ட்ரிப்புகளின் எண்ணிக்கையை வேண்டுமானால் சற்றுக் குறைத்துக் கொண்டு, ஸ்டாப்புகளில் நின்று பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்லக்கூடிய வழிவகை செய்ய வேண்டும்.

காபிடல் அட் சார்ஜ்-ல் இந்த ஆண்டில் 1 கோடி 35 லட்சம் ரூபாய் சார்ஜ் பண்ணியிருக்கிறோம். ‘காபிடல் அவுட்லே’யில் சார்ஜ் பண்ணியிருப்பது 28 லட்சத்து 50 ஆயிரம் ரூபாய். டெப்ரிஸியேஷன் ரிசர்வ் பண்டுக்கு 290 லட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கிவிட்டு, அடுத்த வருஷத்திற்கு 1 கோடி 4 லட்ச ரூபாய் சார்ஜ் பண்ணப் போகிறோம். 290 லட்சம் இருந்த டெப்ரிஸியேஷன் பண்டு அடுத்த வருஷத்தில் குறையப் போகிறது. டெவலப்மென்ட் பண்டில் 14 லட்சம் ரூபாய் இருக்கும். அடுத்த வருஷத்திற்கு பத்து லட்ச

13th March 1964] [திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி]

ரூபாய் சார்ஜ் பண்ணப் போகிறோம். ஏற்கனவே இருந்த நிதி குறைகிறது. டெவலப்மென்ட் பண்டில் 4 லட்சம் ரூபாய் தான் இருக்கப் போகிறது. டிவிடென்டிருந்து நடைமுறையைச் சரிக் கட்ட வேண்டும். அரசாங்க பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட் ஆபரேஷன் காபிடலிலிருந்து சார்ஜ் பண்ணி நடத்துவதாக இருக்கிறது. மூல தனத்திலிருந்து நாம் எடுத்துக்கொண்டே இருக்கக்கூடாது. ஆக, என்னுடைய யோசனை என்னவென்றால், இந்த பஸ் ட்ரான்ஸ் போர்டை ஒரு ரோடு ட்ரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷனாக வைத்துக் கொண்டு விடலாம். நான்கு வருஷம் நடத்திப் பார்ப்போம். இந்த நிர்வாகத்தை இத்தகைய கார்ப்பரேஷன் மூலமாக நடத்தினால் லாபம் வருமா, நஷ்டம் வருமா என்பதைத் தெரிந்து கொண்டுவிடலாம். இந்த பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்டானது சர்க்கார் இலாகாவாக செயல்படுவதைவிட.

(மணி அடிக்கப்பட்டது.)

Sir, this is a very important subject and as such two more minutes may be given to me.

MR. DEPUTY SPEAKER: I have already allotted fifteen minutes for the hon. Member.

திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி: தனிக் கார்ப்பரேஷனாக வைத்துக் கொள்வது நல்லதாக இருக்கும். ஏன் இப்படிச் சொல்கிறேன் என்றால், 'எஃபிஷியன்ஸி' இருக்கிறதென்று சொல்கிறார்கள், ஆனால், எங்கே 'எஃபிஷியன்ஸி' இருக்கிறது? ஓர்க்ஷாப்பில் 11 மணிக்குப் பார்த்தால் ஃபோர்ட்மென் நின்று கொண்டிருப்பார். அப் பொழுது ட்ரைவர் ஒரு பஸ்ஸைக் கொண்டுவந்து, ஏதோ ஒரு ரிபேர் செய்யவேண்டும் என்பார். அப்பொழுது ஃபோர்ட்மென் "வண்டியை விட்டுவிட்டுப் போ, அடுத்த வண்டியை எடுத்துக் கொள்" என்று சொல்வார். இது தான் 84 சதவீதம் எஃபிஷியன்ஸியாக இருக்கிறதே தவிர, 'ரிபேர்' உடனுக்குடன் கவனிக்கப் படுகிறதா என்று தெரியவில்லை. 'ரிபேர்' செய்வதிலேதான் எஃபிஷியன்ஸி இருக்கவேண்டும். 12 மணிக்கு ஒரு மணி நேரம் தான் பஸ் ஓடும் என்பது எஃபிஷியன்ஸி ஆகாது. எஃபிஷியன்ஸி ஏற்பட்டு, லாபம் வரவேண்டுமானால் என்ன செய்யவேண்டும்? கண்டக்டர்களுக்கு ஒரு உற்சாகத்தை உண்டாக்க வேண்டும். ஒரு நாளைக்கு ஒரு பஸ்ஸில் ரூ. 200 வருகிறது என்று வைத்துக்கொள்வோம். அந்த ரூ. 200-க்கு மேல் ஒரு கண்டக்டர் வசூல் செய்தார் என்றால், 200-க்கும் மேல் வரும் பத்து பத்து ரூபாய்க்கும் ஏதாவது ஒரு தொகை இன்சென்டிவ் ஆக கண்டக்டருக்குக் கொடுக்க வேண்டும். கண்டக்டருக்கு ஊக்கம் கொடுத்து, ட்ரான்ஸ்போர்ட் ஓர்க்ஷாப்பிலே மெயின்டினென்ஸ் பண்ணுகிற இடத்தில் கண்காணிப்பும் இருந்தால், நஷ்டமே வராது.

நெட் எர்னிங் பெர் மைல் 16 ந.பை. நஷ்டம் என்று கணக்குக் காட்டப்படுகிறது. ஒரு மைலில் வரக்கூடிய வருமானத்தில் 16 ந.பை. நஷ்டம் என்று கணக்குக் காட்டுகிறார்கள். இதற்கான

[திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி] [13th March 1964]

காரணத்தைக் கண்டுபிடிக்க வேண்டும். இலாக்காவிலே போர் மென் இன்ஜினீர் என்று போர்தொன் இருக்கும். பஸ் கண் காணிப்பைப்பற்றிச் சொல்ல முடியாது. அது ஒரு மூலையில் நிற்கும். 'அடுத்த வண்டியை எடுத்துக்கொண்டு போ' என்று சொல்வார் போர்மென். கண்காணிப்பு செய்யப்பட வேண்டிய வண்டியில் கை வைப்பதே இல்லை. எந்த போர்மென் கீழே படுத்து வேலை செப்கிரூர்? எந்த போர்மென் வண்டியை ரிபேர் பார்க்க கிரூர்? எந்த டைரக்டர் லாக் ஷீட்டை செக் பண்ணுகிரூர்? ஏற்கனவே பார்த்தார்கள். எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸாகட்டும், லிட்டி பஸ்ஸாகட்டும், யார் லாக் ஷீட்டைப் பார்க்கிரூர்? என்ன டிஓபெக்ட் இருக்கிறது என்று யார் பார்க்கிரூர்? போர்மென் பார்க்கிரூரா? இன்ஜினீர் பார்க்கிரூரா? எந்த டைரக்டர் பார்க்கிரூர்? யாரும் தொடுவது இல்லை. எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸில் நான் தஞ்சாவூரிலிருந்து திண்டிவனம் வரை பிரயாணம் செய்தேன். அது லைட் இல்லாமல் வருகிறது. ஆக, இன்ஸ்பெக்டியன்ஸிதான் இருக்கிறது. இன்ஸ்பெக்டியன்ஸி காரணமாகத்தான் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. இதைத் தவிர்க்க அரசாங்கம் முயற்சி செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டு என்னுடைய உரையை முடிக்கின்றேன்.

* திரு. தோ. மு. நல்லசாமி : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கும் மானியக் கோரிக்கைகளை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக்கள் சிலவற்றை நான் கூற விரும்புகிறேன்.

எனக்கு முன் பேசிய கனம் அங்கத்தினர் திரு. கிருஷ்ணமூர்த்தி அவர்கள், தங்களுடைய கருத்தைச் சற்று தீவிரமாகவே தெரிவித்தார்கள். நாமெல்லாம் கடந்த ஐந்தாறு ஆண்டுகளாக இந்தத் தேசியமயமாக்கப்பட்ட பஸ் போக்குவரத்தைக் கவனித்து வந்திருக்கிறோம். 1957-58-ம் ஆண்டில் 526 பஸ்களைக் கொண்டு இயங்க ஆரம்பித்த இந்த இலாகா இப்பொழுது கிட்டத்தட்ட 960 பஸ்களைக் கொண்டு இயங்கி வருகிறது. எல்லாத் துறைகளிலும் நாம் கவனம் செலுத்தி வந்திருக்கிறோம்.

நம்முடைய சட்டசபையினுடைய பிரதிநிதித்துவம் வாய்ந்த கமிட்டியாக உள்ள எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டியானது தேசியமயமாக்கப்பட்ட இந்த இலாகாவை அவ்வப்போது பார்வையிட்டு, அங்குள்ள குறைபாடுகளையெல்லாம் கண்டறிந்து, தொகுத்து, அது சம்பந்தப்பட்ட இலாகாவுக்கு அனுப்பியிருந்தது. அதற்குரிய பதில்களும் இலாகாவிலிருந்து வருவதோடு மட்டுமல்லாமல், கமிட்டியின் சிபார்சுகளை அமுல் படுத்துவதற்கும் அந்த இலாகா நடவடிக்கை எடுத்து வந்திருக்கிறது. அதையெல்லாம் பார்த்த வரைக்கும், இந்த இலாகா எங்கெங்கு எல்லாம் தவறு செய்வதாக எடுத்துச் சொல்லப்பட்டதோ, அதையெல்லாம் நிவர்த்தி செய்து வந்திருக்கிறது.

குறிப்பாக, இந்த இலாகாவுக்கு ஒரு ஐ.ஏ.எஸ். 'கேடர்' இல் உள்ள அதிகாரி ஒருவரைத் தலைவராகப் போடவேண்டும் என்று எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டி சிபார்சு செய்திருந்தது. அந்தச் சிபார்சை

13th March 1964] [திரு. தோ. மு. நல்லசாமி]

ஏற்றுக்கொண்டு கடந்த மூன்று, நான்கு ஆண்டுகாலமாக ஒரு அதிகாரியைப் போட்டு இருக்கிறார்கள். அதன் காரணமாக காரி பங்களும் நன்கு நடந்து வருவதை இங்குள்ள அங்கத்தினர்கள் எல்லோரும் அறிவார்கள். கமர்ஷியல் பட்ஜெட்டாக வைத்துப் பார்த்தால் இதில் நஷ்டம் வருகிறதே என்பதைப் பற்றிச் சிலர் சொன்னார்கள். ஏற்கனவே தனியார் துறையில் பஸ் கட்டணங்களை உயர்த்தியபோது நாம் பஸ் கட்டணங்களை உயர்த்த முன்வரவில்லை. அதுமட்டும் அல்லாமல் எந்த எந்த ரூட்டுகளில் பஸ்களை விட வேண்டும் என்பதை சர்வே செய்வதற்காகவும், புதிய வொர்க்ஷாப்புகளை ஏற்படுத்துவதற்காகவும், இன்னும் பொதுமக்களுடைய வசதிகளையும், தொழிலாளர்களுடைய வசதிகளையும் பெருக்குவதற்காகவும் நாம் அதிகச் செலவை மேற்கொண்டிருக்கிறோம். அதோடு சாதாரணமாக 1947-48-இல் ஒரு பஸ்ஸை ஒட்டுவதற்கு 60 நயா பைசா செலவாயிற்று என்று சொன்னால் 1963-64-ஆம் ஆண்டில் 154 பைசா வரை செலவு உயர்ந்திருக்கிறது. அதே மாதிரி வருமானம் உயர்ந்து இருக்கிறது என்றாலும் செலவினங்கள் பலவகையில் அதிகரித்திருக்கிறது. அதனால் தான் நமக்கு அத்துறையில் நஷ்டம் வந்திருக்கிறது. ஆனால் எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டி போய் பார்த்து வந்த பிறகு, என்ன என்ன குறைகள் சுட்டிக்காட்டப்பட்டனவோ அவை எல்லாம் நிவர்த்தி செய்யப்பட்டிருப்பதுடன், எபிஷியன்ஸி 85 சத வீதம் ஆக அதிகரிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்றே என்னைப் போன்றவர்கள் கருதுகிறார்கள். மொத்தம் 960 பஸ்கள் இருக்கின்றன என்றால் அதில் 750 பஸ்கள் ஓடுகின்றன. இதிலிருந்து வொர்க்ஷாப் எபிஷியன்ஸி அதிகரித்திருக்கிறது என்பதை தெரிந்து கொள்ளலாம்.

தனியார் துறையை எடுத்துக்கொண்டால் அவர்கள் சில ஆண்டுகள் பஸ்கள் ஓடினவுடனேயே மாற்றிவிடுகிறார்கள். குறிப்பாக ஆண்டுதோறும் 40 சதவீதம் 50 சதவீதம் பஸ்ஸை புதுப்பிப்பது என்ற கொள்கையை வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதனால் செலவு குறைகிறது. அப்படி நாமும் புதுப்பிக்கிறோம் என்றாலும் அந்த அளவு 6-ல் ஒரு பங்கு தான். அது நமது கொள்கையாக இருந்து வருகின்றது. சில காலம் ஓடின உடனே பஸ்களை மாற்றுவது தான் நல்லது. அப்படி மாற்றுகிறபோது கூட நான் ஒரு யோசனை சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த பஸ்களை பள்ளிக்கூடங்களுக்கும், பொது ஸ்தாபனங்களுக்கும் கொடுத்தால் மிகவும் நன்றாக இருக்கும்.

திரு. கிருஷ்ணமூர்த்தி பேசும்போது வொர்க்ஷாப் எபிஷியன்ஸியை அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அது பற்றிக் கூட நான் ஒரு விஷயத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அங்கே அதிகமான ஸ்கீல்டு பீப்பிள் இல்லை. ஒருக்கால் அரசாங்கத்தில் வேலை செய்வதால் கிடைக்கும் ஊதியத்தைவிட தனியார் துறையில் வேலை செய்கிறபோது அதிகம் கிடைக்கிறது என்பதனால் இங்கே வேலைக்கு வர முன்னுக்கு வருவதில்லை என்று நினைக்கிறேன். நாம் பல தொழிற்பயிற்சிப் பள்ளிகளை ஏற்படுத்து

[திரு. தோ. மு. நல்லசாமி] [13th March 1964]

கிறோம். பலருக்கு ஸ்காலர்ஷிப் கொடுக்கிறோம். ஆகவே படித்து முடிந்தவுடன் இத்தனை ஆண்டு காலமாகவு அரசாங்க டிரான்ஸ் போர்ட் இலாகாவில் வேலை செய்ய வேண்டுமென்ற ஒரு கட்டுப் பாட்டையாவது கொண்டுவரலாமென்ற யோசனையைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

டிப்ளமிக் இன்வெஸ்டிகேஷன் என்ற பிரிவின் கீழ் அதிகம் செலவிடப்படுகிறது. இது அவசியமானதுதான். இவர்களுடைய ஆராய்ச்சியின் பலனாக இன்னும் எந்த எந்த இடங்களுக்கு எல்லாம் பஸ் விடவேண்டுமோ அதை எல்லாம் விட முயற்சி எடுத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்னும் நகர பஸ்களில் ஏறுகிறவர்களுடைய சௌகரியத்தை அதிகப்படுத்தவேண்டும். இப்போது ஸ்டாண்டிங் கன்டெய்னர்கள் போடப்படுகிறது என்றாலும் பின்னே வருகிறவர்கள் முன்னே ஏறுகிறார்கள். முன்னே வருகிறவர்கள் ஏற முடியாது தளிக்கிறார்கள். இப்படியின்றி வருகிறவர்கள் அப்படி அப்படியே க்யூ வரிசையில் நின்று ஏறுவதற்கு வசதியான ஏற்பாடுகளைச் செய்து தரவேண்டுமென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இன்னும் மொபசல் பஸ்கள் சம்பந்தப்பட்ட வரை கெஜெடெட் ஆபீசர்கள், எம்.எல்.ஏ.-க்கள் ஆகியவர்கள் மக்களுக்கு நலன் செய்வதற்காகவே சில சமயம் பிரயாணம் மேற்கொள்ளவேண்டியிருக்கிறது. அப்போதெல்லாம் இவர்களுக்கும் மற்றவர்களைப் போல் க்யூவில் நின்று டிக்கெட் வாங்கி ஏற வேண்டுமென்றால் அவர்கள் எடுத்துக்கொண்ட வேலையை குறிப்பிட்ட காலத்தில் செய்ய முடியாது போகும். ஆகவே இவர்களுக்கு மட்டுமாவது முன்னால் சொல்லி அனுப்பினால்—க்யூ வரிசையில் நிற்காமலேயே டிக்கெட் கொடுக்க வழி செய்ய வேண்டுமென்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்னும் சர்க்கார் பஸ்களை ஓட்டக்கூடியவர்களுக்கு டிரைவிங் மானர்ஸ் பயிற்சி அளிக்கவேண்டும். சிலர் ரொம்ப வேகமாக ஓட்டுகிறார்கள். இவர்களுக்கு பஸ்களை ஓட்டுவதில் ஒரு ஒழுங்கு, ஒரு கட்டுப்பாடு உண்டாகும் வண்ணம் நல்ல பயிற்சி அளிக்கவேண்டும் என்று சொல்லிக்கொண்டு என் வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. செ. மாதவன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியத்தின் மீது பேசும்போது ஒரு விஷயத்தைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். நமது அமைச்சர் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் சரார்ஜை உயர்த்த வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். அயல் நாட்டோடு ஒப்பிட்டுச் சொன்னார்கள். இன்றைய தினம் மதுரையில் ஓடக்கூடிய நகர டிரான்ஸ்போர்ட்டில் நாம் மினிமம் என்று வைத்திருக்கிற 7 நயா பைசா அளவுக்குக் கூட உயர்த்தவில்லை. இன்னும் அவர்கள் 6 நயா பைசாதான் வைத்திருக்கிறார்கள். மிகக் குறைவாக நடத்துகிறார்கள். நம்முடைய டிரான்ஸ்போர்ட்டுக்கு வந்துள்ளதைப்போல அவர்களுக்கு நஷ்டம் ஒன்றும் இல்லை. அவர்கள் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டும் என்று சொல்லாது

13th March 1964] [திரு. செ. மாதவன்]

இருக்கும்போது சென்னை நகரத்தில் மட்டும் நாம் ஏன் உயர்த்த வேண்டும் என்பது எங்களுக்குப் புரியவில்லை.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : சென்னையில் 50 ரூட்டுகளுக்கு மேல் அனுகூலமிகலாக இருக்கிறது. நாம் லாபத்தை மட்டும் கருதினால் அந்த ரூட்டுகளில் பஸ் விட முடியாது. அதனால் நான் நஷ்டம் வருகிறது என்பதைப் புரிந்து கொள்ள வேண்டும். அதைத் தவிர பீக் அவர் சர்வீஸ், ஷட்டில் சர்வீஸ் எல்லாம் இருக்கிறது. நான் கொடுத்த அறிக்கையில் 6-ஆவது பக்கத்தைப் பார்த்தால் விளங்கும்.

திரு. செ. மாதவன் : மதுரையிலும் கூட பீக் அவர் சர்வீஸ் இருக்கிறது. அங்கே ஒரு பஸ்ஸுக்கு இரண்டு கண்டெக்டர்கள் கூடப் போடுகிறார்கள். அதுபோல இங்கும் போட்டால் பொது மக்களுக்கு அதிக வசதி ஏற்படும். மேலும் இங்கே டிரான்ஸ்போர்ட் தொழிலாளர்களுக்கு ரெஸ்ட் ஹவுஸ் கட்டிக் கொடுக்கப்படவில்லை. அதுபற்றி தொழிலாளர்கள் கோரிக்கை எழுப்பியிருக்கிறார்கள். அதை அரசாங்கம் இதுவரை கவனித்ததாகத் தெரியவில்லை. லாங் ரூட் பஸ்ஸைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். இதில் ஸ்டேஜ் என்று பிக்ஸ் பண்ணுகிறார்கள். குறிப்பாக காரைக்குடியில் இருந்து சிவகங்கைக்குப் போகவேண்டுமென்றால் ஒருவர் மாளுமதுரைக்கு டிக்கெட் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும். அது ஒரு ஸ்டேஜ். அது போல மாளுமதுரையில் இருந்து சிவகங்கை வாக்கூடியவர் சருகனிக்கு டிக்கெட் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்கிறபோது அவ்வாறு பிரயாணம் செய்கிறவர்கள் அதிக சார்ஜ் கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. இது ஸ்டேஜ் என்று நிர்ணயிப்பதனால் ஏற்படக்கூடிய குறை. இந்தமாதிரியான குறைகளையும் நீக்க முயற்சி செய்ய வேண்டும்.

இன்னும் எனக்குத் தெரிந்தவரையில் லாங் ரூட்டுகளில் மேலை நாடுகளில் இரண்டு டிரைவர்களை கண்டெக்டராகவும், டிரைவராகவும் போடுகிறார்கள். அதன் காரணமாக ஒரு தூறு மைல்களுக்கு ஒரு தடவை டிரைவர் கண்டெக்டராகவும் கண்டெக்டர் டிரைவராகவும் மாற்றிக்கொள்ள வசதி ஏற்படுகிறது. இதனால் விபத்துகள் தவிர்க்கப்படும். மேலும் மேல்நாடுகளிலும் கூட ஸ்டாண்டிங் பாசஞ்சர் அனுமதிக்கப்படுவதாக அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அங்கே பஸ்கள் அகலமாக இருக்கலாம். ஆனால் இங்கே அகலம் குறைவாக இருப்பதனால் ஸ்டாண்டிங் பாசஞ்சர்ஸ் அனுமதிப்பதால் பல தொந்தரவுகள் வருகின்றன. அதையும் சிந்திக்க வேண்டுமென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இதனால் கண்டக்டர்களுக்கும் கஷ்டமாக இருக்கிறது; டிரைவர்களுக்கும் கஷ்டமாக இருக்கிறது; பிரயாணிகளுக்கும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. ஆகவே, இதைத் தடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

நாஷனலைஸ்ட் டிரான்ஸ்போர்ட் பற்றி எதிர்க்கட்சியின் சார்பில் குறை சொல்லும்போது அமைப்பு முறை சரியாக இல்லையென்ற அளவிலே குறை சொல்கிறோம் என்று எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும். நாஷனலைசேஷன் கூடாது என்று சொல்வதாகக் கருதி விடக்

[திரு. செ. மாதவன்] [13th March 1964]

கூடாது. இன்றைக்கு நாட்டிலே இருக்கும் கருத்து சர்க்கார் நடத்தும் பஸ் நிர்வாகத்திலே நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்பதாகும். இந்த நிர்வாகம் ஊழல் நிறைந்த நிர்வாகமாக இருக்கிறதென்ற நிலை ஏற்பட்டுவிட்டால் இப்படிப்பட்ட ஒரு கொள்கைக்கே நம் நாட்டிலே எதிர்ப்பு உருவாகிவிடும் என்ற அச்சத்தின் காரணமாக, சர்க்கார் நடத்தும் பஸ் நிர்வாகம் நல்ல முறையில் அமையவேண்டுமென்று எடுத்துக் கூற ஆசைப்படுகிறேன். இத்தனை மைல்களுக்கு மீட்டர் இருக்கிற ரூட்டுகளைச் சர்க்கார் எடுத்துக் கொள்ளும் என்று சொல்கிறார்கள். பஸ்களைத் தேசியமயமாக்கும் கொள்கையில் சர்க்கார் அஞ்சுகிறது என்று நான் கூற விரும்புகிறேன். பஸ் முதலாளிகளின் ஆதரவைச் சர்க்கார் பெற நினைக்கிறது என்று மக்கள் கருதுகிறார்கள். இதை நாங்கள் எடுத்துச் சொல்லும்போது கோப்படுவதிலே பயன் இல்லை. காங்கிரஸ் கட்சிக்கு ஆதரவு கொடுக்கிற பஸ் முதலாளிகள் சட்ட மன்ற உறுப்பினர்களாகவும் இருக்கிறார்கள். இந்த நிலை மாற வேண்டுமென்றால் சர்க்கார் தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை விரைவாகச் செயல்படச் செய்யவேண்டும். நான் சர்க்காருக்கு ஒரு யோசனை கூற விரும்புகிறேன். தற்போது 125 மைலுக்கு மேல் உள்ள ரூட்டுகளை லாங் ரூட் என்று சொல்லி சர்க்கார் எடுத்துக் கொள்கிறார்கள். அதை மாற்றி 75 மைலுக்கு மேற்பட்ட ரூட்டுகளை லாங் ரூட் என்று மாற்றி அந்த ரூட்டுகளை எல்லாம் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள் : கனம் சட்ட மன்றத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிற மானியக்கோரிக்கையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் கூற ஆசைப்படுகிறேன். எனக்கு முன் பேசிய கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் ஏதோ பஸ் முதலாளிகள் எல்லாம் காங்கிரசுக்கு ஆதரவாக இருக்கின்ற காரணத்தால்தான் இந்த அரசாங்கம் பஸ் தொழில் முழுவதையும் தேசியமயமாக்காமல் இருக்கிறது என்று கூறினர். இந்தப் பிரச்சினையைப் பற்றி நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் பல முறை இந்தச் சட்ட மன்றத்திலே விளக்கமாக எடுத்துக் கூறியிருக்கிறார்கள். எல்லா பஸ்களையும் ஒரே காலத்தில் அரசாங்கம் எடுத்துக் கொண்டால் எல்லோருக்கும் நஷ்ட ஈடு கொடுப்பதற்குப் பணம் இல்லையென்ற காரணத்தால் அரசாங்கம் படிப்படியாக தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை அமல்படுத்தி வரும் என்று அமைச்சர் அவர்கள் கூறியிருக்கிறார்கள். தனிப்பட்டவர்கள் சொத்தில் கை வைக்கக்கூடாது என்று சொல்லக்கூடிய சுதந்திராக் கட்சியுடன் நட்பு வைத்திருக்கக் கூடிய திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் இந்த வார்த்தையைச் சொல்லக்கூடாது என்று ஆணித்தரமாகக் கூற விரும்புகிறேன். ஒரு பக்கத்தில் தனிப்பட்டவர்கள் மட்டுமே வாழவேண்டுமென்ற கொள்கையைக் கொண்டுள்ள சுதந்திராக் கட்சியுடன் கூட்டு வைத்துக் கொண்டு மற்றொரு பக்கம் மக்களை ஏமாற்றுவதற்காக தேசியமயமாக்கவேண்டுமென்று திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறது.

13th March 1964] [திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்]

நம்முடைய டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவைப் பொறுத்தவரை கடந்த 10, 18 ஆண்டுகளில் எந்தவிதக் கட்டண உயர்வும் செய்யாமல் 1 கோடி 64 லட்சம் லாபம் கிடைத்திருக்கிறது, அது பாராட்டக்கூடியதாகும். ஆனால் கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளாகத் தான் லாபம் இல்லாமல் இருக்கிறது. தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகள், கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள் ஆகியோருக்கு நினக் கூலி கொடுத்து வருகிறார்கள். ஆனால் அரசாங்கம் நடத்தும் பஸ்களில் வேலை செய்கிற கண்டக்டர்களுக்கும், டிரைவர்களுக்கும் வரக் கூடிய லாபத்திலிருந்து 50 சதவிகிதத்தை அவர்களுக்கே பிரித்துக் கொடுக்கிறோம். தொழிலாள மக்களை வாழ்விக்க வேண்டுமென்ற நோக்கத்துடன் நாம் டிரான்ஸ்போர்ட்டை நடத்துகிற காரணத்தால்தான் நமக்குக் கொஞ்சம் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறதே தவிர மற்றப்படி நல்ல முறையில் நடந்து கொண்டு வருகிறது.

திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி: ஆன் எ பாயின்ட். ஆப் ஆர்டர் சார். வருகிற லாபத்திலே 50 பர்சன்டை தொழிலாளர்களுக்குப் பிரித்துக் கொடுக்கிறோம் என்று கனம் அங்கத்தினர் சொன்னார்கள். எந்த இடத்தில் எவ்வாறு அது பிரித்துக் கொடுக்கப் படுகிறது?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்: அந்த லாபத்திலிருந்து தான் சர்க்கார் கல்வி வசதி கொடுக்கிறது; மருத்துவ வசதி கொடுக்கிறது; என்று எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும்.

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்: கனம் அமைச்சர் அவர்கள் நல்லமுறையிலே பதில் கொடுத்து விட்டார்கள். இன்றையதினம் இருக்கின்ற சூழ்நிலையில் தனியார் நடத்துகிற எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸுக்கும் நாம் நடத்துகிற எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸுக்கும் எவ்வளவோ வித்தியாசம் இருக்கிறது. அரசாங்கம் விடுகிற எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸில் சீட் வசதி நன்றாக இருக்கிறது. தூரமான இடங்களுக்குப் பிரயாணம் செய்பவர்களுக்குத் தகுந்த வசதிகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. 200, 300 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட இடங்களுக்கும் அரசாங்கம் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் விட முன். வாவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, நம்முடைய சென்னையில் அரசாங்க பஸ் ஓடுகின்றது. மதுரையிலும் தனியார் துறையிலே பஸ் ஓடுகின்றது. மதுரை மாநகர மக்கள் தாய்க்குலத்திற்கு மதிப்பும் மரியாதையும் கொடுக்க வேண்டுமென்ற நோக்கத்துடன் பஸ்ஸில் பெண்கள் ஏறினால் ஆண்கள் எழுந்து பெண்கள் உட்கார இடம் கொடுக்கிறார்கள். ஆனால் சென்னையிலோ பெண்கள் பஸ்ஸில் ஏறி மேலே கம்பியைப் பிடித்துக்கொண்டு பரிதாபத்துடன் நிர்க்கூடிய நிலைமைதான் இருக்கிறது. கண்டக்டரிடம் சொன்னால் 'நீங்கள் நிற்பது என்றால் நில்லுங்கள்; இல்லையென்றால் நிறங்கிவிடுங்கள்' என்று சொல்லி விடுகிறார்கள். அதோடு பெண்கள் நிற்கிற பக்கமாக ஆண்களும் அதிகமாகச் சேர்ந்து நிற்கிறார்கள். எப்படி

[திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்], [13th March 1964]

மதுரையிலே பெண்களுக்காக ஒரு பஸ்ஸிலுள்ள பாதி சீட்டுகளை ஒதுக்கியிருக்கிறார்களோ அதே போன்று சென்னையிலும் ஒதுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு சில கண்டக்டர்கள் பொது மக்களிடத்திலே மரியாதைக் குறைவாக நடந்து கொள்கிறார்கள்; மரியாதைக் குறைவாகப் பேசுகிறார்கள். மரியாதை வாரம் என்று போட்டு அவர்கள் பிரயாணிகளிடத்திலே எவ்வாறு நடந்து கொள்ள வேண்டுமென்ற முறைகளைச் சொல்லிக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* திரு. எ. சுவாமிதாஸ் : மதிப்புக்குரிய உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, சென்னை அரசாங்க போக்குவரத்துத் துறையினரால் நடத்தப்படுகின்ற பஸ் போக்குவரத்து இப்போது நஷ்டத்தில் ஓடுகிறது என்றாலும் பொதுவாகப் பார்க்கிறபோது அது பொது மக்களுக்கு நல்ல முறையில் செயலாற்றிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அதோடு கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்தமட்டில் லாபமாக ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது. அங்கு ஸ்டாண்டிங் சிஸ்டம் கிடையாது. இருப்பினும் லாபமாக ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதைப் பார்க்கும்போது நாங்கள் பெருமைப்படுகிறோம். இதை இன்னும் லாபமாக ஓட்ட முடியும் என்பதையும் நான் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

அங்கிருக்கிற ஒரு சில குறைகளை மட்டும் இந்த சபையில் எடுத்துக்கூற ஆசைப்படுகிறேன். பஸ்கள் நல்லமுறையில் செயல் படவேண்டுமென்றால் மெக்கானிக்கல் ஸ்டாப் நன்கு ஒத்துழைக்க வேண்டும். அவர்கள் ஒத்துழைப்பு இருந்தால்தான் பஸ்கள் நல்ல படி இயங்க முடியும். பஸ்கள் லேனில் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. அப்படி ஓடிக் கொண்டிருக்கும்போது இயந்திரத்தில் என்னென்ன கோளாறு ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று கவனித்து பழுது பார்க்க டிரைவர் லாக்ஷீட்டில் எழுதிப் போட்டு விடுகிறார். அடுத்த நாள் அது அப்பரேஷனுக்கு வரும்போது நல்லமுறையில் அது பழுது பார்க்கப்பட்டிருக்கிறதா என்றால் பொதுவாக டிரைவர்கள் சொல்வது அப்படி பார்ப்பதில்லை என்பதுதான். அதற்கான காரணங்கள் என்னவென்று பார்க்கவேண்டும்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : அதேபோல் நான் விசாரித்ததில் மெக்கானிக்ஸ் என்ன சொல்கிறார்கள் என்றால் டிரைவர்கள் வண்டிகளைக் கொண்டு வந்து விட வேண்டுமென்று எங்கள் பேரில் தப்பு சொல்லி விட்டு விட்டுப் போகிறார்கள் என்று சொல்கிறார்கள். கஷ்டமாகத்தான் இருக்கிறது. எது நிஜம் என்று புரியவில்லை.

திரு. ஏ. சுவாமிதாஸ் : மெக்கானிக்கல் ஸ்டாப்பை பல க்ரூப்புகளாக பிரிக்கவேண்டும். ஒரு க்ரூப்பிற்கு 20 வண்டி என்று வைத்து அந்தக் க்ரூப்தான் அந்த வண்டிகளை பழுது பார்க்க வேண்டும் என்றிருந்தால் வண்டிகளுக்குள்ள முழுப் பொறுப்பையும் அவர்கள் ஏற்றுக் கொள்வார்கள். அவர்கள் பேரில் உள்ள பொறுப்பை இன்னொருவர் பேரில் மாற்றிவிட முடியாது. டிரைவர்

[13th March 1964] [திரு. ஏ. சுவாமிதாஸ்]

களுக்குக் குறிப்பிட்ட எண் உள்ள வண்டியை தொடர்பாக கொடுத்துக்கொண்டிருந்தால் அவர்களும் வண்டிகளை ஒழுங்காக வைத்துக் கொள்ள முடியும். ட்ரைவர்களுக்கு இப்போது கொடுக்கப்படும் சம்பளம் போதாது. அவர்கள் குறைகளைக் கவனிக்க வேண்டும். நான் அதிகமாகப் பஸ்ஸில் போகிறவன், ஆகவே அவர்கள் குறைகள் எனக்குத் தெரியும். இன்று லாரி ஓட்டிச் சென்றால் சராசரி 7 முதல் 10 ரூபாய் வரை சம்பாதிக்க முடிகிறது. டாக்ஸ் ட்ரைவர்களும், நான் விசாரித்ததில், குறைந்தது ஏழு ரூபாய் சம்பாதித்து விடுகிறார்கள். டீஸல் வண்டியை ஓட்டும் ட்ரைவர்களுக்கு சிரமம் அதிகம் இருக்கிறது. ஆகவே அவர்களுக்கு சம்பளத்தை உயர்த்திக் கொடுக்கவேண்டும். இப்போது சம்பளம், அலவன்ஸ் எல்லாம் சேர்ந்து 105 ரூபாய்தான் கிடைக்கிறது என்று கணக்கு கொடுத்திருக்கிறார்கள். அது போதாது. குறைந்தது 150 ரூபாய் சம்பளம் என்று இருந்தால் நல்லது. தினப்படி 1½ ரூபாய் இருக்கிறது. அதில் நாலரை பிடித்து விடுகிறார்கள். இந்த தினப்படி 1½ ரூபாய் உடனடி அவர்களுக்கு கிடைக்க வசதி செய்ய வேண்டும், அப்படியிருந்தால்தான் அவர்கள் போகிற இடத்தில் காப்பியோ வேறு உணவோ சாப்பிட்டுவிட்டு போக முடியும். விபத்துக்களைத் தடுக்க வேண்டுமென்றால், இந்த ரன்னிங் டைமை சீர்படுத்தவேண்டும். வண்டியில் ஏறுவதற்குள் வேகமாக வண்டியை எடுக்க முன்வருகிறார்கள். காரணம் என்னவென்று கேட்டால், ரன்னிங் டைம் குறைவாகக் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்று சொல்கிறார்கள். கன்னியாகுமரியில் குளச்சல் ரூட்டில் எல்லா ட்ரைவர்களும் அதைத்தான் சொல்கிறார்கள். ரன்னிங் டைம் போதாது என்று சொல்லி வண்டிகளை வேகமாக ஓட்ட வேண்டியிருக்கிறது. பிந்திப் போனால் காரணம் கேட்கிறார்கள். குறிப்பிட்ட நேரத்தில் ஏன் வரவில்லை என்று காரணம் கேட்கிறார்கள். அவர்கள் என்ன செய்வார்கள். ஆகவே வேகமாக ஓட்ட வேண்டியிருக்கிறது அவர்களுக்கு. அதன் காரணமாக பிரயாணி களை சரியாக ஏற்றிச் செல்ல முடியாமல் இருக்கிறது. பிரயாணிகள் பஸ்ஸில் காலை எடுத்து வைத்தவுடன் யிசில் ஊதி விடுகிறார்கள், அதனால் பலர் கீழே விழ ஏதுவாகிறது. ஆகவே இந்த ரன்னிங் டைமை அட்ஜஸ்ட் செய்யவேண்டும். திரு.-கொச்சியிலிருந்து சென்னையோடு இந்த இலாகா இணைந்த பிறகு திரு.-கொச்சி அரசினரால் வேலைக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட்ட ட்ரைவர்கள், கண்டக்டர்கள், இதர பணியாளர்கள் இவர்களுக்கு அன்று கொடுத்த சம்பளம்தான் இன்றும் கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது. அது ஒரு பெரிய பிரச்சனையாக இருக்கிறது. அங்குள்ள காங்கிரஸ் சார்புள்ள யூனியன் அது குறித்து ஒரு மெமோராண்டம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதை சரியாகப் படித்துப் பார்த்து அக்குறைகளையும் நீக்கிவிட்டால் ஓரளவு இன்னும் அதிக லாபத்தில் நன்முறையில் இந்த இலாகா செயல்பட வாய்ப்பளிக்கும் என்று கூறிக் கொள்கிறேன். பாடி கட்டும் தொழில் கன்னியாகுமரியிலும் புகுத்தியிருக்கிறார்கள். இரண்டு பஸ்கள் கட்டி முடித்திருக்கிறார்கள். சென்னையில் க்ரோம்பேட்டையில் கட்டும் பாடிக்கும், கன்னியாகுமரி

[திரு. ஏ. சுவாமிதாஸ்] [13th March 1964]

தொழிற்சாலையில் கட்டுவதற்கும் என்ன வித்தியாசம் இருக்கிறது, செலவில் என்ன வேறுபாடு என்று விசாரித்ததில் நாகர்கோவிலில் கட்டுவதற்கு 1,000 ரூபாய்க்கு மேல் லாபம் வருகிறது என்று சொன்னார்கள். பினிஷிங்கும் அங்கு நன்றாகயிருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். ஆகவே அந்தத் தொழிற்சாலையை விரிவடையச் செய்தால் இன்னும் அதிக லாபம் ஏற்படும். பொதுவாக, இந்த இலாகா நல்லமுறையில், நன்றாக இயங்கிக் கொண்டு வருகிறது. இதை எங்கள் பகுதியில் இன்னும் விரிவடையச் செய்யலாம். திருநெல்வேலி மாவட்ட மக்கள் எங்களுக்கும் அரசாங்க பஸ் இல்லையே என்று கவலைப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அங்கெல்லாம் பஸ் வசதி செய்துகொடுக்க எங்கள் பகுதியில் இருப்பதை விஸ்தரித்தால் அவர்களுக்கும் உதவியாக இருக்கும், அவர்களுக்கும் அப்படி உதவவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அரசாங்க பஸ்கள் ஓடுகிற இடங்களில் உள்ள ரோடுகள் மோசமாக இருக்கின்றன. அதை நெடுஞ்சாலை இலாகாவின் செப்பனிட்டுக் கொடுத்தால் பஸ்களுக்கு ஏற்படுகிற பழுது குறையும். எங்கள் பகுதியில் புது ரூட்கள் பல தொடங்கியிருக்கிறார்கள். அந்த ரூட்டுகளை பார்த்தால் பரிதாபமாகயிருக்கும். ட்ரைவர்கள் வண்டிகளை சீராக ஓட்ட முடியாமல் இருக்கிறார்கள். ஆகவே நெடுஞ்சாலை இலாகா இந்த இலாகாவோடு ஒத்துழைத்தால் வருமானத்தை பெருக்கிக் கொள்ள வசதியாக இருக்கும். அதேபோல் ஆர்.டி.ஓ. இலாகாவின்மீதும் இந்த இலாகாவோடு ஒத்துழைக்க வேண்டும். கண்டக்டர்கள், ட்ரைவர்கள் இவர்களுக்கு கொடுக்கப்படுகிற சம்பளம் அவ்வளவு போன்றவைகளை கூட்டிக் கொடுக்க வேண்டும். அவர்களுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுக்கும் திட்டம் இருக்கிறது. மதராசில் ட்ரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் வீடு இன்றி கஷ்டப்படுகிறார்கள். அதை முதல் பிரச்சனையாக எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும். அவர்களுக்கு எவ்வளவு தூரம் வசதி செய்து கொடுக்கமுடியுமோ அப்படிச் செய்து கொடுப்பதினால் அவர்கள் உற்சாகமாக பொது மக்களோடு தொடர்பு கொண்டு நன்கு பணியாற்ற முடியும். மதுரையில் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் பிரயாணிகளுக்கு தங்க வசதியில்லை. அங்கு வேலை பார்க்கும் ஊழியர்களுக்கும் வசதியில்லை. தண்ணீர் வசதி கூட இல்லை. நில ஆர்ஜிதம் செய்வதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடு நடந்து கொண்டிருக்கிறது என்று அறிக்கையில் பார்த்தேன். அதையும் செய்து கொடுக்கவேண்டும். திருச்சியில் ட்ரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் தங்க விடுதியில் இடம் கொடுப்பதில்லையாம். அவர்கள் கடையோரத்தில் தங்க வேண்டியிருக்கிறது. நல்ல பஸ் ஸ்டாண்ட் கட்டியிருக்கிறோம். பஸ் கண்டக்டர்களுக்கும், ட்ரைவர்களுக்கும் தங்க வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* திரு. இராம. அரங்கண்ணல் : தலைவர் அவர்களே, சகோதரியார் பொன்னம்மாள் பேசிய நேரத்தில் சுதந்திராக் கட்சிக்கும் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்திற்கும் இடையே ஏற்பட்டிருக்கிற தொடர்பு பற்றி எடுத்துச் சொன்னார்கள். தமிழில் தொடர்பு, உறவு, ஒன்றாக இருத்தல் என்று பல பதங்கள் உண்டு. திராவிட

13th March 1964] [திரு. இராம. அரங்கண்ணல்]

முன்னேற்றக்கழகத்துக்கும் சுதந்திராவுக்குமுள்ளது தொடர்பு. எங்கள் தலைவர் அவர்கள் இதுபற்றி ஏற்கனவே நல்ல விளக்கத் தைத் தந்திருக்கிறார்கள். சில பேர்களுக்கு சில விஷயங்கள் சொன்னவுடனே புரியும். சில பேர்களுக்கு புரிவதற்கு கொஞ்ச காலமாகும். இன்னும் சிலருக்கு என்ன சொன்னாலும் புரியாது! அது அவர்கள் குற்றமே தவிர எங்களின் குற்றமல்ல! தேசிய மயமாக்குகின்ற கொள்கையைப் பொறுத்தவரையில் திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் நீண்ட பல நாட்களாக வலியுறுத்திக் கொண்டு வருவது எல்லா உடைமைகளையும் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்பதாகும். நம் அமைச்சர் அவர்கள் கூட நான் ஒரு பெரிய முதலாளி என்று சொல்லி ஆனந்தப்பட்டார்கள். அவர்கள் இன்னும் பெரிய முதலாளி ஆகவேண்டும் என்பதுதான் நம் ஆசையாகும். ஆனால் அவர்கள் கட்சியைச் சார்ந்த டாக்டர் நடராஜன் பேசிய நேரத்திலும், இன்னும் ஒரு உறுப்பினர் பேசிய நேரத்திலும் பெரிய பஸ் முதலாளிகள் பஸ் சூட்களை எல்லாம் 'சரண்டர்' செய்து விடுவதாக அவர்களுக்காக அனுதாப்பப்பட்டு, பஸ் நடத்துகிறவர்கள் சிரமத்திற்கு ஆளாகிறார்கள் என்று அவர்கள் வருத்தத்தை இவர்கள் தெரிவித்தார்கள். காங்கிரஸ் கட்சியைச் சார்ந்தவர்கள் அப்படி வருத்தத்தைத் தெரிவிப்பதும், முதலாளிகளுக்காக பரிந்து பேசுவதுமான போக்கினைக் காண்கிற நேரத்தில் அர சாங்கம் சொல்கிற சோஷியலிஸ்ட் கொள்கையை எப்படி அவர்கள் உருவாக்கப் போகிறார்கள் என்ற ஒரு பிரச்சனை எழும்புகிறது. எங்களுக்கெல்லாம் சந்தேகமும், இந்தக் கொள்கையை அவர்கள் சரியாகச் செய்வார்களா என்ற அச்சமும் உருவாகிறது. பெரிய முதலாளிகளாக இருப்பவர்கள் 'சரண்டர்' செய்கிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். அவர்களைக் கொண்டே ஒரு கார்ப்பரேஷனாக அதாவது திறமையாளர்கள் உள்ள நிறுவனங்களாக ஆக்கி, அர சாங்கமே ஏற்று நடத்தவேண்டும் என்பதுதான் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் கொள்கையாகும். நஷ்ட ஈடு கொடுக்கவேண்டிய பிரச்சனை வரும் என்று சொன்னால் நஷ்டயீட்டை இத்தனை ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு நாங்கள் தருவோம் என்று சொல்லலாம். முதலாளிகளுக்கு எல்லாம் வேண்டுமானால் ஒரு சம்பளத்தை நிர்ணயித்து விடுவோம். கோவையில் உள்ள பெரிய பஸ் முதலாளி, மதுரையில் உள்ள பெரிய பஸ் முதலாளி என்று சொல்கிறார்களே, அவர்களைக் கொண்டு அவர்களே அந்த பஸ் நிறுவனத்தை சர்க்கார் சார்பில் நடத்தி நமக்கு லாபத்தைத் தேடித் தரட்டும். நம் முடைய அமைச்சர் அவர்கள் இந்த ஆண்டு நம்முடைய பஸ் தொழிலைப் பொறுத்தவரையில் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்லியிருந்தாலும், பெருமைபடக்கூடிய அளவில் இந்த தொழில் நடந்து கொண்டிருக்கிறது. இந்தத் துறையிலிருந்து 3 கோடி பத்து லட்சம் ரூபாய் நமக்கு நிதியாக இருந்து கொண்டிருக்கிறது. அதோடு 10 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு இந்தத் துறையில் சொத்தாகவும் வைத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். ஓரளவுக்கு இதில் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னாலும் லாபத்தில்தான் பொதுவாக நமது பஸ் நிறுவனம் வேலை செய்து கொண்டிருக்கிறது என்று நாம் எல்லோரும் எடுத்துச்சொல்ல முடியும். இதில்

[திரு. இராம. அரங்கண்ணல்] [13th March 1964]

முக்கியமாக இந்தத் துறையிலுள்ள தொழிலாளர்களுக்கு இருக்கின்ற சில குறைகள், சிக்கல்கள் இவைகளை எல்லாம் நல்ல முறையில் தீர்த்து வைப்பதற்கான முயற்சியில் அரசாங்கம் ஈடுபட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நம்முடைய சென்னை மாநகரத்தைப் பொறுத்தவரையில் பஸ் போக்குவரத்து முறை நல்ல முறையில் இயங்கி வருவதாகவும், அதோடு இன்னும் சில வசதிகள் பெருகவேண்டும் என்பதைப் பற்றி இரண்டு தரப்பிலும் இங்கு கருத்துக்களை தெரிவித்தார்கள். சென்னை மாநகரத்தைப் பொறுத்தவரையில், இன்னும் சில புதிய முறைகளை கொண்டு வராமல் நாம் போக்குவரத்தை சமாளிக்க முடியாது. இன்றைக்கு வளர்ந்து வருகின்ற பஸ் போக்குவரத்தைப் பார்த்தால், இன்னும் ஐந்தாண்டுகளுக்குள் தெருவில் மனிதர்கள் நடக்கமுடியாதபடி, பஸ்களில்தான் தாண்டித் தாண்டி போகக் கூடிய அளவுக்கு இந்த பஸ் போக்குவரத்துக்கள் வளர்ந்து கொண்டிருக்கிறது. அந்த அளவுக்கு அஞ்ச வேண்டிய நிலைமை இன்றைக்கு சென்னை மாநகரில் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. நம்முடைய சென்னை மாநகரத்தில் பஸ்கள் மட்டும் போதும் என்று நம்பாமல் புதிய திட்டங்களை நாம் உருவாக்க வேண்டும். அவைகளில் ஒன்று பக்கிங்காம் கனாலையும் கூவம் ஆற்றையும் சீர்படுத்தி கின்ற திட்டங்களாகும். கனம் அமைச்சர் திரு. ராமையா அவர்கள், என்னுடைய காலத்திலேயே இந்த பக்கிங்காம் கால்வாயை சீர் செய்வதற்கான முயற்சிகளை எடுத்துக்கொள்வேன் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். கூவம் ஆற்றைப் பொறுத்தவரையில் அதையும் சீர்படுத்தவேண்டும். இந்த இரண்டு திட்டங்களையும் நிறைவேற்றினால் போக்குவரத்தை சமாளிக்கமுடியும். அதாவது வடக்கே பக்கிங்காம் கால்வாய் நகரில் நுழையும் இடமான கொருக்குப்பேட்டையில் ஒரு பஸ் நிலையத்தை கட்ட வேண்டும், அதில் வெளியிடங்களிலிருந்து வருகின்ற பஸ்களை அங்கேயே நிறுத்தி, படகின் மூலமாகவும் நகரபஸ் துறையினர் மூலமாகவும் நகரில் தேவைப்படக்கூடிய இடங்களில் இறக்கிவிட வேண்டும். அதே போன்று கூவம் ஆற்றை சீர்படுத்தி, அமைந்தகரையில் ஒரு பஸ் நிலையத்தை அமைத்து, அங்கே வெளியூரிலிருந்து வருகின்றவர்களையும் சாமான்களையும் இறக்கி படகில் ஏற்றி நகரில் கொண்டு வந்து விடவேண்டும். அதே போல் அடையாற்றிலும் ஒரு பஸ் நிலையத்தை கட்ட வேண்டும், வெளியூரிலிருந்து வருகின்ற சரக்குகளையும் லாரிகளையும் இந்தந்த இடங்களில் நிறுத்தி நகருக்குள் கால்வாய் மூலம் கொண்டு வரலாம். மற்றுமுள்ள சாமான்களையும் கொண்டு வருவதற்கு வசதியாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். கடலோரப் பகுதிகளில் இருக்கின்ற மீனவர்கள் மீன்பிடிக்கின்ற தொழிலை மட்டும் நம்பியிராமல் வேறு தொழிலையும் தேட வேண்டிய நிலைமையில் இருக்கிறார்கள். ரோடை மட்டும் எதிர்பார்க்காமல் கடலோரப் பகுதிகளில் “ஸ்லம் லாஞ்ச்” களை எல்லாம் விட்டால் போக்கு வரத்துக்கும், சாமான்களை மாவட்ட வாரியாகக் கொண்டு செல்வதற்கும் வசதியாக இருக்கும். அகவே இதைப் பற்றி போக்கு வரத்துத்துறை வேண்டிய முயற்சிகள் எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

13th March 1964]

[திரு. இராம. அரங்கண்ணல்]

மேலும், சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்தளவில் பஸ் புதிய பஸ் ஸ்டாண்டுகளை கட்டியிருக்கிறார்கள். மொபஸல் பஸ் ஸ்டாண்டைப் பொறுத்தவரை மிகவும் வருந்த வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. இதை சீர்படுத்தவேண்டும் சிக்கிரமாக இதைச் செய்யவேண்டும், அல்லது நான் சொன்னது போல் அந்தந்த பகுதியில் பஸ் ஸ்டாண்ட்களை அமைத்து வெளியிலிருந்து வருகின்ற பஸ்களை உள்ளே வராதவாறு செய்யவேண்டும். நகருக்குள் சர்க்கார் பஸ்ஸை மட்டும் கொண்டு போக்குவரத்து செய்யவேண்டும். இதற்கான யோசனைகளை இலாகாவினர் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏனென்றால், வளர்ந்து கொண்டு போகின்ற போக்குவரத்துக்கும், மக்கள் பெருக்கத்திற்கும் இருக்கின்ற இடைஞ்சலை தீர்க்க வேண்டுமென்றால் நிச்சயமாக சில புதிய முறைகளை கொண்டுவரவேண்டியது மிகவும் முக்கியம். சீர்திருத்தம் செய்வதற்கான அதிகாரிகள் பலர், ஆற்றல் படைத்தவர்கள் பலர் இந்த இலாகாவில் இருப்பது எனக்கு நன்றாகத் தெரியும். முக்கியமாக மயிலாப்பூரிலுள்ள ரோட்டில் பஸ்கள் நிற்கின்ற காட்சியைப் பார்த்தால், மயிலாப்பூர் மாடளிதியில் மாலை வேளையில் மக்கள் அங்கும் இங்கும் போய்க்கொண்டிருக்கின்ற நேரத்தில் வரிசை வரிசையாக பஸ்களை நிறுத்திவிடுகிறார்கள். அந்த இடத்தில் பஸ்கள் நிற்காமல் புதிதாக கட்டப்பட்டிருக்கின்ற நிலையத்தில் எல்லா பஸ்களையும் கொண்டு போய் விட்டால் நன்றாக இருக்கும் என்பதை சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இன்னொன்று, சென்னை நகரத்தில் பஸ்களை நிறுத்துவதற்கு இடமில்லாமல் இருக்கிறது. பாரிஸ் கார்னரை எடுத்துக்கொண்டால் அதிகமான அளவில் பஸ்கள் நின்று கொண்டிருக்கின்றன. அதை மாற்றுகின்ற முறையில் கோட்டைக்கு எதிர்புறம் கடலோரப் பகுதியில் இதற்கான வசதி செய்து இங்கிருந்து எல்லா பஸ்களும் கிளம்பக்கூடிய அளவில் மாற்றினால் நன்றாக இருக்கும் என்ற என்னுடைய கருத்தினை தெரிவித்துக்கொண்டு, எங்கள் கட்சியின் சார்பாக இந்த மான்யத்தின் மீது கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்ற வெட்டுப் பிரேரணைகளை ஆதரித்து என் வார்த்தைகளை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* டாக்டர் பா. நடராஜன் : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, நான் மீண்டும் என் நண்பர் கனம் அமைச்சர் அவர்களோடு ஒரு சண்டை போடலாம் என்று நினைக்கிறேன். அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள், நான் இந்த இலாகாவில் எல்லாம் நஷ்டம் ஏற்பட்டுக்கொண்டிருப்பது நல்லதல்ல என்று சொன்னதாக சொன்னார்கள். நான் சொன்னது அவர்கள் கொடுத்திருக்கின்ற கணக்கிலிருந்து தான், அந்தக் கணக்கில் லாபம் என்று காட்டியிருந்தால் லாபம் என்று சொல்லியிருப்பேன். நஷ்டம் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள், நானும் அதைத்தான் சொன்னேன், இதை யாரும் மறுக்க முடியாது. நான் சொன்னது நம்முடைய பட்ஜெட்டில் நெகிழ்ச்சி தரக் கூடிய இனங்கள் ஒன்றும் இல்லாமல் இருக்கிறது, ஆகவே நாம் நம்முடைய தொழில்களையும் அதன் மூலம் நம்முடைய வருமானத்தையும் பெருக்கிக்கொள்ள முயல்வேண்டும்

[டாக்டர் பா. நடராஜன்] [13th March 1964]

என்பதுதான். முக்கியமாக சர்க்கார் நடத்திக்கொண்டிருக்கின்ற தொழிலில் நஷ்டம் வருகிறது என்று சொல்லிக்கொண்டிருந்தால், எப்படி நம்முடைய வருமானத்தைப் பெருக்கிக் கொள்வது என்கின்ற பிரச்சனையை எழுப்புகின்ற நிலையில் தான் நான் சொன்னேன். நான் சொல்ல விரும்புவது, எந்த அரசாங்கம் நடத்துகின்ற தொழிலாக இருந்தாலும், அது நஷ்டத்தில் நடைபெறக் கூடாது என்பதுதான். ஏதோ ஆசுபத்திரி, கல்வி நிலையங்கள் இவைகளையெல்லாம் நடத்துகிறோம் என்றால் அவைகளுக்கு எல்லாம் கணக்கு பார்க்க முடியாது. தொழில் முறைகள் என்று வரும்போது நிச்சயமாக நாம் கணக்குப் பார்த்துத்தான் ஆக வேண்டும், லாபமும் வந்துதான் ஆகவேண்டும். 1947-ல் தொடங்கின இந்தத் தொழில், 15, 16 வருடங்கள் ஆகியிருந்தும் இப்போது நஷ்டத்தை காட்டுமானால், அது மிகவும் கவலைப்பட வேண்டிய பிரச்சனைதான். எதனால் இந்த நஷ்டம் வந்தது, இதை எப்படி சரி கட்டுவது என்பதுதான் இன்றையதினம் நம்முன்னுள்ள பிரச்சனை. நமது அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லுகின்றார்கள், நஷ்டம் வந்ததற்குக் காரணம், நாம் இதுவரையிலும் கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் இருந்ததுதான் என்று. கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் இருந்ததினால் வருமானம் குறைந்துவிட்டது, அப்படியிருந்தும் ஒரு கோடிக்கு மேல் அரசாங்கத்திற்கு நிதி கொடுத்திருக்கிறோம் என்றும் சொல்லியிருக்கிறார்கள், அதற்காக நான் பாராட்டுகின்றேன். நான் கேட்க விரும்புவது, எதற்காக இதுவரையிலும் கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் இருந்தார்கள்? கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டும் என்று சொல்லும்போது அரசியல் காரணமாக அச்சம் வந்து விடுகிறது. மக்களிடையே எங்கே எதிர்ப்பு வந்து விடுமோ என்கின்ற எண்ணம் வந்து விடுகிறது. காரணம் என்னவென்றால் நாமே, சர்க்காரே ஒரு இலாகாவின் மூலமாக இந்த தொழிலை நடத்திக்கொண்டிருப்பதினால்தான். இன்றைக்கு இது ஒரு ஆட்டானம்ஸ் கார்பரேஷனாக இருந்திருந்தால், பிஸினஸ் முறைப்படி நிலைமைக்குத் தகுந்தவாறு கட்டணத்தை ஏற்றிக்கொண்டிருப்பார்கள், இறக்கிக்கொண்டிருப்பார்கள். லாபம், நஷ்டம் இரண்டையும் பார்த்து அதற்குத் தகுந்தவாறு செய்து கொள்வார்கள். அரசாங்கத்தின் கீழ் இது நடந்து கெண்டிருப்பதால், அரசாங்க பாலிஸி இதில் வந்து விடுகிறது. மக்கள் என்ன முறையில் நினைக்கிறார்கள் என்பதை மட்டும் பார்த்து கவலைப்பட வேண்டியதில்லை. நான் கவலைப்படுவதெல்லாம் இப்படி பொதுத் தொழிலிலேயே நஷ்டம் என்று பெயர் வந்து விட்டால், எப்படி நாம் சோஷியலிஸம் என்று சொல்லி பொதுத்துறையில் தொழில்களை நடத்த முடியும்? இதுவே ஒரு தடையாக வந்துவிடும். அதோடு நஷ்டம் என்று சொல்லிக்கொண்டிருந்தால் இதிலுள்ள தொழிலாளர்களுக்கும் போதிய ஊக்கம் இருக்காது. எந்தவிதமான வசதியும் அவர்களுக்கு செய்து கொடுக்க முடியாது. பொதுமக்களுக்கும் எந்த விதமான வசதிகளையும் செய்து கொடுக்க முடியாது. அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள், 1948-லிருந்து கட்டணத்தை உயர்த்தவில்லை, ஆகையால் இப்போது வருமானத்தில் குறைவு வந்திருக்கிறது என்பதை எடுத்துக் காட்டினார்கள். உயர்த்தவேண்டு

13th March 1964] [டாக்டர் பா. நடராஜன்]

மாணல் உயர்த்திக்கொள்ளட்டும். ஆனால் நஷ்டம் வந்திருப்பது கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் இருந்ததினால் மட்டும் தான் என்று எப்படி முடிவு செய்வது? நடத்தும் திறமையில் ஏதாவது குறைபாடு இருக்கிறதா, செலவினங்களில் ஏதாவது குறைபாடு இருக்கிறதா, இதில் ஏதாவது சிக்கனத்தை கையாளமுடியுமா, செலவினங்களில் எதையாவது தடுக்க முடியுமா என்பதைப்பற்றியும் பரிசீலனை செய்து பார்க்க வேண்டும். அமைச்சர் அவர்கள், இப்போது 100-க்கு 84 பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன; ஆகவே நடத்தும் திறமையில் குறைவு ஒன்றும் இல்லை என்று சொன்னார்கள். நான் சொல்வது இதைப்பற்றி நாமே சொல்லிக்கொண்டிருப்பதை விட, இரண்டு அல்லது மூன்று ஆண்டுகளுக்கொரு முறை தனியார் துறையிலுள்ள, அல்லது நல்ல பஸ் போக்குவரத்துத் துறையிலுள்ள நபர்களை கொண்டு வந்து எஃப்.பி.யு.எல். ஆடிட்—திறமைத் தணிக்கை—நடத்தினால், அதன் மூலமாக நாம் எந்தெந்த முறையில் சீர்திருத்தம் செய்யவேண்டும், என்னென்ன வழிகளில் விரிவு படுத்த வேண்டும் என்பதை அறிந்து கொள்வதற்கு வசதியாக இருக்கும். ஏதோ நான் பஸ் முதலாளிகளுக்காகப் பரிந்து பேசுவதாகச் சொன்னார்கள். நான் யாருக்கும் பரிந்து பேசவில்லை. ஆனால் தொழிலுக்காகத்தான் பரிந்து பேசுகிறேன். தொழிலாக இருந்தாலும் சரி, நஷ்டத்தில் நடைபெறக் கூடாது, அது தனியார் துறையில் நடைபெறுவதாக இருந்தாலும் சரி, அப்படி நஷ்டம் வந்தால் போது மக்களுக்குத்தான் கஷ்டம் வந்து சேரும். இன்றைக்கு நமக்கு ஏழு லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் என்றால் அடுத்த வருடம் 17 லட்சம் நஷ்டம் என்று வரும். இந்த நஷ்டத்தை எங்கேயிருந்து சரிகட்டுவது? மக்களுடைய வரியிலிருந்து தான் ஈடு செய்ய வேண்டும். தனியார் துறையில் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று சொன்னால், தொழில் நின்று போகும். அதனால் மக்களுக்கு வசதியில்லாமல் போகும். அந்தத் தொழிலை தேசிய மயமாக்க வேண்டும். தேசிய மயமாக்கப்பட்ட அரசாங்க டிரான்ஸ்போர்ட் நஷ்டத்தில் இருக்கும்போது அதையும் எடுத்து நடத்துவதா என்ற பிரச்சனை வரும். அதோடு வேறு பல பிரச்சனைகள் இருக்கின்றன. இனிமேல் இதை ஒரு அட்டானமஸ் கார்ப்பொரேஷனாக வைத்து அமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் தொழில் வெற்றியாக நடைபெறுவதற்கு உரிய வழியில் செயல்படவேண்டும் என்ற குறிப்பைத் தெரிவித்துக்கொண்டு இந்த மான்யத்தை என் முழு மனதோடு ஆதரிக்கிறேன்.

திரு. எஸ். நஞ்சண்ட ராவ்: ஸார், சர்க்கார் நடத்துகிற இந்தத் தொழிலில் நஷ்டம் வரலாமா என்ற கேள்வி கேட்கும் போது, இது எப்படிப்பட்ட தொழில் என்பதைக் கொஞ்சம் சிந்திக்கவேண்டும். இது ஒரு ஃபாக்டரி அல்ல. இது ஒரு தூல் ஆலை அல்ல. மெஷின்களை வைத்து, நல்ல முறையில் ஆயிலெல்லாம் போட்டு, வொர்க்கர்ஸெல்லாம் காலை 8 மணிக்கு வந்து மாலை 6 மணிக்குப் போகும் முறையில் உள்ள தொழில் அல்ல. ஷிப்ட் முறையில் ஒரே இடத்தில் உட்கார்ந்து செய்யும் தொழில் அல்ல. எங்கு பார்த்தாலும் பஸ்கள் இருக்கின்றன. பஸ் மெஷின்

[திரு. எஸ். நஞ்சுண்ட சாவு] [13th March 1964]

மாதிரி இருக்கலாம். கொஞ்சம் ஒரு அடி தாண்டி இன்னொரு அடி போனாலும் கூட ஹ்யூமன் ஃபாக்டர்ஸ் தான் இருக்கிறதே தவிர மெஷின் ஃபாக்டர்ஸ் இல்லை. சர்க்கார் நிர்வாகத்திற்கு எப்படி என்.ஜி.ஓ. அடிப்படையோ, அதே மாதிரி டிரான்ஸ்போர்ட் டிபார்ட்மெண்டுக்கு ட்ரைவர், கண்டக்டர், மெக்கானிக் ஆகிய இந்த மூன்று விதத் தொழிலாளிகளும் தான் அடிப்படை. மெஷினுக்கு அதிகமான பங்கு கிடையாது. அந்த முறையில் ஹ்யூமன் ஃபாக்டர்ஸை சரிக்கட்டுவது எப்படி? 'உனக்கு கொடுக்கும் டியர் னஸ் அலவன்ஸ் போதாது; ஆகையால் ஸ்ட்ரைக் செய்' என்று சொல்லி அவர்களைத் தூண்டி விட்டு, இங்கு எப்படி நஷ்டம் வரலாம் என்று கேட்டால் இந்தக் கேள்விக்கும் இதற்கும் சம்பந்தம் கிடையாது. மற்ற தொழிலில் எது வேண்டுமானாலும் க்ரிடிஸைஸ் பண்ணலாம். டிரான்ஸ்போர்ட் டிபார்ட்மெண்டில் க்ரிடிஸைஸ் செய்வது சரியல்ல. பெரிய முதலாளிகளே எந்த விதத்தில் நஷ்டம் அடைகிறார்கள் என்று எனக்குத் தெரியும்; அமைச்சர் அவர்களுக்கும் தெரியும். அன்றைக்கு அமைச்சர் சொல்லுகிற போது பர்மிட்டுகள் வேண்டாமென்று சரண்டர் செய்கிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். பெரிய மனதோடு எந்தெந்த விதத்தில் சரிப்படுத்தவேண்டும் என்று யோசனை சொல்லவேண்டும். அதை விட்டு விட்டு 'அவன் இன்கம்-டாக்ஸ் கட்டுகிறானே, நீ கட்டியாயா' என்ற முறையில் கேட்பது முறையல்ல. இங்கு இருக்கிற ஸ்டாபிஸ்டிக்ஸ்படி முன்பு என்ன பே இருந்தது. இப்போது என்ன பே இருக்கிறது? முன்பு என்ன அலவன்ஸ் இருந்தது, இப்போது என்ன அலவன்ஸ் இருக்கிறது? எல்லா ப்ரைவேட் கம்பெனிகளிலும் இதே மாதிரி கொடுக்கிறார்களா? ஒரு பஸ் 3 வருஷம் ஓடியவுடன் அதை நார்த் இண்டியா அல்லது ஆந்திராவில் உள்ள ஒரு ப்ரைவேட் டைருக்கு விற்று விடுகிறார்கள். கவர்ன்மெண்ட்டில் அப்படிச் செய்ய முடியுமா? என்ன டெப்ரிஸியேஷன் இருந்தாலும் சரி, அதைச் சீர் செய்து தள்ளு மாடல் பஸ்ஸாவது நடத்த வேண்டியிருக்கிறது. இதைப் பற்றி நான் இதற்கு மேலும் ஜாஸ்தியாகச் சொல்ல விரும்பவில்லை. குறிப்பாக இரண்டொரு விஷயங்களைப் பற்றி மட்டும் சொல்லி என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

தஞ்சையிலிருந்து பழனிக்கு பஸ் ரூட் ஆரம்பிப்பதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். 12 ரூட்டுகள் புதிதாக ஆரம்பிப்பதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். பழனிக்கு போகக் கூடிய பஸ் திண்டுக்கல் வழியாகப் போவதாக இருக்கிறது. இன்னொரு ப்ரொபோஸல் கொடுக்க விரும்புகிறேன். திருச்சியிலிருந்து பழனிக்கு வடமதுரை வழியாகச் செல்லும் முறையில் பஸ் விட்டால் பொது மக்களுக்கு நல்ல விதத்தில் உதவியாக இருக்கும் என்று சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

விட்டி பஸ் ரூட்டில் எல்லா இடங்களுக்கும் போகலாம், ஆனால் மவுண்ட் ரோடிலிருந்து செக்ரட்டேரியட் வர ஆஃபிஸ் அவர்ஸில் இரண்டு பஸ் மாறி வர வேண்டியிருக்கிறது. எனக்குத் தெரிந்த வடையில் மவுண்ட் ரோடிலிருந்து செக்ரட்டேரியட்டுக்கு அல்லது

13th March 1964] [திரு. எஸ். நஞ்சுண்ட ராவ்]

பாரிஸுக்கு $\frac{1}{2}$ மணிக்கு ஒரு பஸ் இருந்தால் எவ்வளவோ சங்கடம் கம்மியாக இருக்கும் என்கிற எனது தாழ்மையான அபிப்பிராயத் தைச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

டிரான்ஸ்போர்ட் டிபார்ட்மெண்டில் பீக் அவர்ஸில் சரியாக டிக்கெட் கொடுக்க முடிவதில்லை. அதனால் நஷ்டம் கூட ஏற்படுகிறது என்று நினைக்கிறேன். எல்லா ஆஃபீஸ்களிலும் உள்ளவர்களும், ப்ரைவேட் கம்பெனிகளில் உள்ளவர்களும் மத்திய அல்லது க்வார்ட்டர்லி பாஸ் வாங்கி விட்டால் சர்க்காருக்கு உதவியாக இருக்கும், டிரான்ஸ்போர்ட் டிபார்ட்மென்ட்டுக்கும் லாபமாக இருக்கும். ஆகையால் பாஸ் கொடுக்கும் முறையை பாப்புவரைஸ் செய்யவேண்டும். எந்த எந்த விதத்தில் அதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க முடியுமோ அதற்கான வழிவகைகளைச் செய்யவேண்டும்.

அதே மாதிரி கண்டக்டர்களுக்கெல்லாம் யூனிடோரம் கொடுப்பதை இன்னும் கொஞ்சம் ஜாஸ்தியாகக் கொடுத்தால் நல்லதாக இருக்கும். சில இடங்களில் பார்க்கும்போது அழுக்கு யூனிடோரம் போட்டு வருகிறார்கள். நல்ல முறையில் ஸ்பார்ட்டாகத் தெரிகிற மாதிரி செய்தால் நல்ல விதமாக இருக்கும்.

ட்ரைவர், கண்டக்டர்களுக்கு ஹவுஸிங் ஃபெஸிலிட்டீஸ் இப்போது நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதையும் நல்ல முறையில் செய்து கொடுக்க வேண்டும். பென்ஷன் ஃபெஸிலிட்டீஸ், இதை பர்மனென்ட் டிபார்ட்மென்ட்டாக ஆக்கி அவர்களுக்கு பென்ஷன் வசதி கொடுக்கவேண்டும்.

இன்றொரு கருத்தைச் சொல்லி முடித்துக்கொள்கிறேன். இத்தனை கவர்ன்மென்ட் பஸ் இருந்தாலும் இன்னும் ட்ராலிக் டிஸ்டிக்ட்டீஸ் ஜாஸ்தி இருக்கிறது. ஆஃபீஸ் தேரத்தில் ஒரு இடத்திற்குப் போக, பஸ்ஸில் 10 ந.பை. 13 ந.பை., 16 ந.பை., 19 ந.பை. கொடுத்து போகக் கூடிய இடத்திற்கு டாக்ஸியில் போக 1 ரூபாய் $1\frac{1}{2}$ ரூபாய் ஆகிறது. டில்லியில் “ஃபட்-ஃபை” என்று ஒன்று இருக்கிறது. இங்கே டாக்ஸி வைத்துக்கொண்டால் அதில் ஒருவர் போனால் பாக்கி மூன்று இடத்தை வினாக்கிக் கொண்டு போகிறார்கள். டில்லியில் நான் சொன்னது, அது ஒரு டாக்ஸி மாதிரி தான். ஒவ்வொரு ஸ்டேஜிலும் வந்து நிற்கும். இடம் காலியாக இருந்தால் அப்போது யார் வேண்டுமானாலும் ஏறலாம். பஸ்ஸில் எப்படி டிக்கெட் வாங்கிக் கொண்டு எற்றிக் கொண்டு செல்லுகிறார்களோ அந்த மாதிரித் தான் இதுவும். இந்த முறையில் டிரான்ஸ்போர்ட் டிபார்ட்மென்ட் நடத்தலாம். அல்லது தனியார் நடத்தலாம். இந்த ஆலோசனையைப் பற்றி கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, டாக்ஸியில் போவதில் செலவு ஜாஸ்தியாக இருப்பதால் ஆட்டோ-ரிக்ஷாவை பாப்புவரைஸ் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. எம். எஸ். மணி : கனம் தலைவர் அவர்களே, இந்த மான்யக் கோரிக்கை மீது கொண்டு வந்த வெட்டுப் பிரேரேனையை ஆதரித்து ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

[திரு. எம். எஸ். மணி] [13th March 1964]

சில ஆண்டுகளுக்கு முன்னாலே வெளி நாட்டிலிருந்து நிபுணர்கள் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் எப்படி நிர்வகிக்கப்படுகிறது, எப்படி நடைபெறுகிறது என்பதைக் கவனித்து அவர்கள் ஒரு அறிக்கை வெளியிடுவதாக இருந்தது. ஆனால் அந்த அறிக்கையை வெளியிட்டார்களா வெளியிடவில்லையா என்று தெரியவில்லை. அந்த அறிக்கை வெளி வந்திருந்தால் அந்த அறிக்கையிலே என்னென்ன ஆலோசனை கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்று சபையின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்தால் நலமாக இருக்கும் என்று நம்புகிறேன்.

இந்த ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டைப் பொறுத்த வரையில் 1963-64-வது ஆண்டிலே 960 பஸ்கள் நம்மிடம் இருக்கும் என்று எதிர் பார்ப்பதாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அதிலே லேனில் ஓடிக்கொண்டிருக்கிற பஸ்கள் 740 என்று கணக்கிடப்பட்டிருக்கிறது. அப்படியானால் தினசரி 220 பஸ்கள் நின்று கொண்டிருக்கிற ஒரு நிலைமை ஏற்படும் என்பதைத் தான் இந்த புள்ளிவிவரம் கூறுகிறது.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : அப்படி அல்ல. ஒரு மாதத்திற்கு 10-20 பஸ் என்று சேர்த்துக்கொண்டே போகிறோம். 960 என்பது மாக்ஸிமம். எல்லா நாளும் 960 ஓடுவது என்பது கிடையாது. ஆவரேஜ் ஒரு கணக்கு கொடுத்திருக்கிறோம். அதிலே மாக்ஸிமம் 960 என்று கொடுத்திருக்கிறோம்.

திரு. எம். எஸ். மணி : இருந்தாலும் அந்தக் கணக்குப்படி பார்க்கும்போது தினசரி நம்முடைய ஷெட்டிலே ஏராளமான பஸ்கள் இன்றைய தினம் நிற்கொண்டிருக்கின்றன. இப்படி நின்று கொண்டிருக்கிற காரணத்தினால் தான் நஷ்டம் ஏற்பட வழியாக இருக்குமோ என்று அஞ்ச வேண்டியிருக்கிறது. 7.62 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் என்று கொடுத்திருக்கிறார்கள். இந்த நஷ்டத்தைப் பார்க்கும்போது நாங்கள் இன்றைக்கு தேசிய மயமாக்கவேண்டும் இந்தத் தொழிலை என்று சொல்லும்போது, தேசிய மயமாக்கவேண்டும் என்று சொல்லுகிறார்களே, அதற்காக ஏதாவது நஷ்டக் கணக்குக் காட்டலாமோ என்று இந்த நிர்வாகத்தை இப்படி நடத்துகிறார்களோ என்று அஞ்ச வேண்டியிருக்கிறது. பஸ் நின்றால் நமக்கு நஷ்டம் ஏற்படும் என்பதை பஸ் முதலாளிகள் ஒத்துக்கொள்வார்கள். நம் அரசாங்க பஸ்ஸில் பரேக்-டவுன் அதிகமாக இருக்கிறது என்றால் ஏதோ புகார் கூறுவதாக அமைச்சர் எண்ணக் கூடாது. கடந்த 3—3—1964-ம் தேதி நான் வால்டாக்ஸ் ரோட்டிலிருந்து போய்க்கொண்டிருந்த போது அங்கே வால்டாக்ஸ் ரோட்டில் 636-ம் நம்பர் பஸ் ஓடாமல் நிற்கொண்டிருந்தது. அதை விட்டு பி. ஆர். அண்ட் சன்ஸ் பக்கத்தில் ஏ-158 என்ற பஸ் ஓடாமல் நின்றது கொண்டிருந்தது. அதை விட்டு கிராம உத்யோகப் பவன் என்ற இடத்தில் ஏ-284 என்ற பஸ் நின்று அதை டிரான்ஸ்போர்ட்டைச் சேர்ந்தவர்கள் இழுத்துக்கொண்டு போகும் நிலையில் இருந்தது. ஒரு ரூட்டிலே மூன்று பஸ்கள் பரேக்-டவுன் ஆனால் வரும் வருமானம் நஷ்டம் ஆகும் என்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் புரிந்து கொள்

[13th March 1964] [திரு. எம். எஸ் மணி]

கிரோம். வருவாயை பெருக்கவேண்டுமென்று சொன்னால் கூடுமானவரையில் பஸ்கள் ப்ரேக்-டவுன் ஆகாமல் கண்காணிக்கும் பொறுப்பை இந்த இலாகா ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். கட்டணத்தை உயர்த்துகின்ற காரணத்தினால் மட்டும், இந்த நஷ்டத்தை சமாளித்து விடலாம் என்று கருத முடியாது. கட்டணம் உயர்த்துகின்ற காரணத்தினால், அதற்கு வேண்டிய செலவும் அதிகரிக்கவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏற்படுகிறது. நிர்வாகச் செலவை எவ்வளவு குறைக்கவேண்டும் என்று நாம் பார்க்க வேண்டும். நிர்வாகத்திற்காக இங்கே கூடுதலான செலவு செய்யப் படுகிறது. அதைக் குறைப்பதற்கு வழிவகைகள் காணவேண்டும். அதைக் கூடுமான வரையில் குறைத்து, அதிலே பணியாற்றுகிற தொழிலாளர்களுக்கு கூடுமான வரையிலே ஊதியத்தை உயர்த்தினால், உள்ளபடியே அவர்கள் எல்லோருக்கும் நல்லதொரு பொறுப்பு ஏற்படும். அவர்களுக்கு நம்முடைய ஸ்தாபனத்தை நல்ல முறையிலே விஸ்தரிக்கவேண்டும் என்ற ஒரு எண்ணம் ஏற்படும்.

சென்ற ஆண்டு பட்ஜெட் விவாதத்தின்போது நான் பல கோரிக்கைகளைத் தெரிவித்திருக்கிறேன். அங்கே வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்களுக்கு சில வசதிகளைச் செய்து தரவேண்டுமென்று நான் தெரிவித்திருந்தேன். ஆனால், நான் எடுத்துத் தெரிவித்த கோரிக்கைகள் அத்தனையிலும், ஒன்றே ஒன்று தான் இன்றைக்கு நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கிறது. அந்தத் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகின்ற டிரான்ஸுக்கான தையல் கூலி ரூ. 7-8-0 ஆக இருந்ததை உயர்த்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டேன். அது இப்பொழுது ரூ. 10 ஆக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. மற்ற கோரிக்கைகள் இதுவரையில் நிறைவேற்றப்படவில்லை.

அவர்களுக்கு வீடுகள் கட்டிக்கொடுக்கப்படும் திட்டம் இன்னும் நிறைவேற்றப்படவில்லை. யுத்த நெருக்கடி என்று முன்பெல்லாம் கொல்லிக்கொண்டிருந்தார்கள். இன்றைய தினம் யுத்த நெருக்கடி இல்லை. பின் ஏன் அவர்களுக்கு வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்கும் திட்டத்தை இன்னும் ஆரம்பிக்கவில்லை என்பதை எண்ணிப்பார்க்க வேண்டும். வீடு பக்கத்தில் இல்லாத காரணத்தினால் அவர்களுக்குப் பல வசதியின்மை ஏற்படுகிறது என்பதைத் தான் இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

டிசைனிங் இன்ஸ்ட்ரக்டர் என்ற பெயரிலே 16 பேர்கள் ராணுவத்தில். உள்ளவர்களுக்கு டிசைனிங் கற்றுக்கொடுப்பதற்காக அனுப்பப்பட்டார்கள். அந்த 16 பேர்களில் இப்பொழுது 6 பேர்களைத் தான் வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். 10 பேர்களைத் திருப்பி அனுப்பிவிட்டார்கள். டிசைனிங் இன்ஸ்ட்ரக்டர் உத்தியோகத்திற்கு சென்றவர்களுக்கு மாதம் தோறும் ரூ. 50 நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. கிராஜுனியல் மூன்றில் இரண்டு பங்கு பிடித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அட்டண்டன்ஸ் போனஸ் கிடையாது. பேட்டா கிடையாது. அவர்கள் இப்படிப்பட்ட சலுகைகளை

[திரு. எம். எஸ். மணி] [13th March 1964]

இழந்திருக்கிறார்கள். உயர்ந்த பதவி கிடைக்கிறது என்பதற்காகத்தான் அவர்கள் சென்றார்கள். இன்றைய தினம் 10 பேர்கள் அதனால் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்பதைச் சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, செலக்ஷன் கிரேடு டிரைவர்களுக்கு, இரண்டு வருஷங்கள் ஆகியும் அவர்களுக்கு இன்னும் இன்கிரிமெண்டு கொடுக்கப்படவில்லை. தனியார் துறையில் இப்படிப்பட்ட நிலை இருந்தால், உள்ளபடியே உடனே நடவடிக்கை எடுத்திருப்பார்கள். நம்முடைய ஸ்தாபனம் என்ற காரணத்தினாலே இருஞ்ள தொழிலாளர்கள் ஒத்துழைக்கும் நேரத்திலே அவர்கள் விருப்பத்தையும் நாம் பூர்த்தி செய்யவேண்டும்.

பிரமோஷன் கொடுக்கிற நேரத்தில் அங்கே பல முறைகள் கையாளப் படுகின்றன. செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் டிராபிக் இன்ஸ்பெக்டர்களாக பிரமோஷன் செய்யப்படுகிறார்கள். டிராபிக் இன்ஸ்பெக்டர்களாகப் போகிறவர்களுக்குப் பரிட்சை கிடையாது. ஆனால், கண்டக்டர் செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர் ஆகவேண்டுமென்று சொன்னால், அதற்காக பரிட்சை வைக்கப்படுகிறது. அவர்களுடைய சர்வீஸ், தகுதி, திறமை இவைகளை வைத்துத்தான் அவர்களுக்கு பிரமோஷன் கொடுக்கப்படவேண்டும். ஆங்கிலம் தெரியாதவர்களாக இருக்கலாம். ஆனால், நல்ல முறையில் கண்டக்டராகப் பணியாற்றியிருப்பவர்களுக்குப் பதவி உயர்வு அளிக்கப்பட்டால் செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்களாகப் பணியாற்ற முடியும் என்பதை தனியார் துறையில் இருப்பவர்கள் நிரூபித்திருக்கிறார்கள். அப்படி பல ஆண்டுகள் சர்வீஸ் செய்த தொழிலாளர்களுக்கு, கூடுமானால் படித்த தொழிலாளர்களுக்கு இந்தப் பதவி உயர்வை உடனே கொடுக்க வேண்டும் என்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் நான் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். அதுமட்டுமல்ல, அங்கே பதவி உயர்வு விஷயத்தில் தாரதம்மியம் காட்டப்படுகிறது. சர்வீஸ் பற்றிக் கவலையில்லை, தகுதியைப் பற்றிக் கவலையில்லை. திறமையைப் பற்றிக் கவலையில்லை. ஆனால் தங்களுக்கு, வேண்டியவர்கள் என்பதற்காக சில சலுகைகள் அங்கே அளிக்கப்படுகின்றன. அதை நிறுத்த வேண்டுமென்றுதான் இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கண்டக்டர்கள் பணம் கட்டுகிற நேரத்தில் அவர்கள் ஒரு மாதத்திற்கு ரூ. 5 வரையில் 'ஷார்ட்டேஜ்' காட்டலாம் என்ற ஒரு நிலைமை இருக்கிறது. அதை ரூ. 10 என்றாவது உயர்த்தவேண்டும். ஏனென்றால் அவர்கள் தினந்தோறும் எவ்வளவு பாலெஞ்சர்களிடம் சில்லரை கொடுத்து வாங்கவேண்டியிருக்கிறது? எல்லா பாலெஞ்சர்களும் ஒரு ரூபாய் நோட்டைத் தான் கொடுக்கிறார்கள். அவர்கள் அத்தனை பேர்களுக்கும் ஒரே கண்டக்டர் சில்லரை கொடுக்கவேண்டியிருப்பதால், அதிலே பல இடைஞ்சல்கள் ஏற்படுகின்றன. அதனால், அங்கே, இங்கே 5 நயா பைசா, 10 நயா பைசா, 2 நயா பைசா குறைகிறது. ஆகவே, இந்த 'ஷார்ட்டேஜ்' தொகையைக் குறைந்தபட்சம் ரூ. 10-ஆக ஆக்கவேண்டும். இதை

13th March 1964] [திரு. எம். எஸ். மணி]

மாதச் சம்பளத்தில் பிடித்துக்கொள்கிறார்கள். அப்படி பிடித்துக் கொள்கிற நேரத்திலும் அவர்கள் மீது அதற்காக நடவடிக்கை எடுப்பது என்றால், அவர்களுடைய ஒத்துழைப்பை பெற முடியாது என்பதை இந்த நேரத்தில் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பொது மக்கள் யாராவது புகார் செய்தால், அதாவது உதாரணமாக பஸ் நிற்கிற இடத்தில் யாராவது வந்து ஏறினால், கண்டக்டர் இடமில்லை என்று சொன்னால், உடனே ஒரு புகார்க் கடிதம் எழுதிவிடுகிறார்கள். அம்மாதிரி உயர் அதிகாரியிடமிருந்தோ அல்லது பணக்காரர்களிடமிருந்தோ புகார் வந்தால் உடனே அங்கிருக்கிற டைரக்டர் அவர்கள் பஸ் கண்டக்டரை சஸ் பெண்டு செய்வதோ அல்லது டிஸ்மிஸ் செய்வதோ, செய்கிறார்கள். நல்ல முறையில் விசாரித்து, தவறு செய்திருந்தால் கண்டக்டர் மீது நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு நாங்கள் எந்த விதத்திலும் தடை சொல்லவில்லை. ஆனால், விசாரணை செய்து அதற்குப் பிறகு தான் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர் வேலை விஷயமாக ஒரு சர்க்குலர் இருக்கிறது. மாதம் ஒன்றுக்கு 5 கேஸ்கள் பிடிக்கவேண்டும், அப்படிப் பிடிக்கவில்லையென்றால், அவர் வேலைக்கு லாயக்கு இல்லை என்ற நிலைமை இருக்கிறது. அதற்காக ஏதாவது கண்டக்டர் மீது குற்றத்தைச் சமத்தி கேஸ் பிடிக்கவேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. கேஸ் பிடித்தால் தான் வேலை என்று சொன்னால் தவறு செய்யாவிட்டால் கூட, எப்படியாவது தவறு கண்டுபிடித்து கேஸ் போடவேண்டும் என்ற நிலைமை இருக்கிறது. சில இடங்களில் கட்டாயமாக சாராயத்தை வாயில் ஊற்றி வழக்கு போடுவது போல் இங்கேயும் நிர்ப்பந்தம் இருக்கிறது. இந்த நிலை மாற வேண்டும்.

உள்ளே இருக்கிற சிப்பந்திகளுக்கு, 'ஸ்டாப்'-க்கு காஷுவல் லீவ் 12 நாட்கள் கொடுக்கப்படுகிறது. ஆனால், கண்டக்டர், டிரைவர்களுக்கு அம்மாதிரி லீவ் கொடுக்கப்படுவதில்லை. அம்மாதிரி அவர்களுக்கும் 12 நாட்கள் லீவ் கொடுக்கவேண்டுமென்று தங்கள் மூலம் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். தொழிலாளர்களுக்கு உடல் நலம் சரியில்லை என்றால் மெடிகல் லீவ் எடுக்கிறார்கள். அங்கே இருக்கிற டாக்டரிடம் சர்டிபிகேட் வாங்கி 'ப்ரொட்டியூஸ்' செய்தாலும், அதை ஏற்றுக்கொள்ளாமல் பல நேரத்தில் அவர்களுக்கு 'பைன்' போடப்படுகிறது, அல்லது அவர்கள் சஸ்பெண்டு செய்யப்படுகிறார்கள். அந்த நிலையை மாற்றி அமைக்கவேண்டும்.

அதுபோலவே, 'க்ராஜுவிடி ரூல்ஸ்' வெளி கம்பெனிகளில் பார்த்தால், தனியார் துறையில் பார்த்தால், 10 ஆண்டுகள் சர்வீஸ் செய்து விட்டு, தானாக வேலையிலிருந்து விலகினாலும் அல்லது விலக்கப்பட்டாலும், அவர்களுக்கு கிராஜுவிடி கிடைக்கும். ஆனால் நம்முடைய ஸ்தாபனத்தில் 20 ஆண்டுகள் சர்வீஸ் செய்த பிறகும் வேலையிலிருந்து நீக்கப்பட்டால், அத்தகைய சலுகை கிடையாது. 15 ஆண்டுகள் தொடர்ந்து சர்வீஸ் செய்திருந்தால், அவர்கள்

[திரு. எம். எஸ். மணி] [13th March 1964]

வேலையிலிருந்து நீக்கப்பட்டாலும், அல்லது தானாக விலகினாலும், கிராஜுவீடி சலுகைகள் கொடுக்கவேண்டும் என்று இந்த சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அரசாங்க உத்தியோகஸ்தர்களுக்கு ரிடையர் ஆனவுடன் பென்ஷன் கொடுப்பதுபோல், இவர்களுக்கும் அந்தப் பென்ஷன் திட்டத்தை அமுலாக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எனக்கு முன்னால் பேசிய காங்கிரஸ் அங்கத்தினர் அவர்கள் டிரைவர், கண்டக்டர்கள் டிரைஸ் சுத்தமாக இருக்கவில்லை என்று குறிப்பிட்டார்கள். காரணம் அவர்களுக்கு ரூ. 2 தான் 'டோபி அலவன்ஸ்' கொடுக்கப்படுகிறது. அந்த ரூ. 2 வைத்துக்கொண்டு அவர்கள் எப்படிச் சமாளிக்க முடியும்? இன்னொரு ரூ. 2 கூடுதலாகப் போட்டுக் கொடுத்தால் நலமாக இருக்கும் என்பதைச் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மேலும், அவர்கள் தலைமை நிலையத்தில் தங்குவதற்கு ரெஸ்ட் ஹவுஸ் இல்லை. தனியார் நடத்தும் தொழில்களில் எல்லாம் அம்மாதிரி ரெஸ்ட் ஹவுஸ் கட்டிக்கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. நமது ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டில் மட்டிலும் அவர்கள் தங்குவதற்கு, ஓய்வு எடுத்துக்கொள்வதற்கு சரியான ரெஸ்ட் ஹவுஸ் இல்லை. ஆகவே, அவர்களுக்கு உடனடியாக ரெஸ்ட் ஹவுஸ் கட்டித்தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நாம் 8 மணி நேர வேலை வேண்டும் என்று கோஷிக்கிறோம். ஆனால், இன்றையதினம் இந்தத் தொழிலாளர்கள் 10 மணி நேரம், 10½ மணி நேரம் வரையில் வேலை செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. வண்டி ஓடிக்கொண்டிருக்கும் நேரத்தை மட்டும் வேலை நேரமாகக் கணக்கிடுகிறார்களே தவிர, மற்றப்படி பணம் கட்டுவதற்கு ஆகும் நேரத்தையெல்லாம் மறந்துவிடுகிறார்கள். குறிப்பாக, ஒருவர் மைலாப்பூர் வந்து வண்டியை மாற்றி அடையாறுக்குப் போய்ப் பணம் கட்டவேண்டியிருக்கிறது. அடையாறுக்குப் பக்கத்தில் ஒரு கட்டடம் கட்டியிருக்கிறார்கள். அது ஒரு மைல் தூரத்தில் இருக்கிறது. 19-ம் நம்பர் பஸ் தான் அங்கே போகிறது. அந்த ஒரு பஸ்ஸும் கிடைக்காவிட்டால் நடந்து தான் செல்லவேண்டும். அப்படிப் போய்ப் பணம் கட்டவேண்டிய நிர்வாகத்தின் நிலைமை இருக்கிறது. அதற்கு 2 மணி நேரம் ஆகிவிடுகிறது. பணத்தை வசூல் செய்வதற்கு 3 இடம் போதாது. அதற்காக ஒரு ஜீப் கொடுத்து ஏதாவது தக்க முயற்சி எடுத்துக்கொண்டால், தொழிலாளர்களுக்கு ½ மணி நேரம் வேலை இல்லாமல் செய்யலாம் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில், டிஸல் ஆயில் 'ஒரிஜனல் காப்' பல புது வண்டிகளில் கிடையாது. அந்த 'காப்கள்' எங்கே போயிற்று என்பது தெரியவில்லை. 'டிப்யூப்ளிகேட் காப்கள்' தான் பல வண்டிகளில் போடப்பட்டிருக்கிறது. அதனால், வண்டிகள் ரன்னிங்கில் 'டர்ன்' ஆகிறபொழுது, டிஸல் ஆயில் கீழே போய்

13th March 1964 [திரு. எம். எஸ். மணி]

ஏராளமான டீஸல் ஆயில் வீணாகிறது. அதனால் நம்முடைய ஸ்தாபனத்திற்கு நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. அதையும் சரிவர கண்காணிக்கவேண்டும்.

இந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு வெளியூர் செல்ல வேண்டுமென்றால் பாஸ் கொடுக்கவேண்டும். இந்திய சர்க்கார் ரயில்வேயில் வேலை செய்யும் தொழிலாளர்களுக்கு இந்தியா பூராவும் சுற்றுப் பிரயாணம் செய்வதற்கு 6 மாதங்களுக்கு ஒரு பாஸ், வருஷத்திற்கு 2 பாஸ்கள் கொடுக்கிறார்கள். அதே போல் ஸ்டேட் டிரான்ஸ் போர்ட்டில் வேலை செய்யும் தொழிலாளர்களுக்கும் குடும்பத்தோடு வெளியூர் செல்வதற்கு வருஷத்திற்கு 2 பாஸ்கள் கொடுத்து உதவி செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இந்த மான்யக் கோரிக்கையை ஆதரித்து இத்துடன் என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம். (சிரிப்பு).

* கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, அகத்திலுள்ளது வெளியே வருகிறது. (சிரிப்பு). இது தான் இன்றைக்குள்ள நிலைமை. குறைபாடுகள் இல்லையென்று நான் சொல்லவில்லை. இந்த இலாகா முன்னேற்றம் அடைய வேண்டும் என்று சொல்வதிலே நான் குறுக்கே நிற்கவில்லை. இந்தத் துறையை விரிவாக நல்ல முறையில் நடத்த வேண்டும் என்று கனம் அங்கத்தினர்கள் கூறிய ஆலோசனைகளையும், கருத்துகளையும் நான் முழுமனதுடன் ஏற்றுக் கொள்ளுகிறேன். நான் ஆரம்பத்தில் சொன்னது என்னவென்றால், இதை லட்சிய அடிப்படையில் வைத்து நடத்திப் பார்த்தோம். கூடுமான அளவுக்கு கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் நாம் இந்த இலாகாவை திறமையாக நடத்த வேண்டும் என்ற லட்சிய அடிப்படையிலே நடத்திப் பார்த்தோம். இன்னும் இரண்டு மூன்று ஆண்டுகளுக்குக் கூட அவ்வாறு நடத்தியிருக்க முடியும். ஆனால் இன்றைக்கு திறமைக் குறைவினால் நஷ்டம் ஏற்படவில்லை. நம்முடைய கட்டணங்கள் சென்ற 17 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு இருந்தது போல் இன்றும் இருப்பதால் தான் இந்த நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதைக் கனம் அங்கத்தினர் எல்லோரும் ஒப்புக் கொள்ளுகிறார்கள். யாரும் குறை சொல்லவில்லை. இந்த இலாகாவை கட்டணங்களை சரியான முறையிலே உயர்த்தி நடத்த வேண்டுமா, அல்லது இதை ஒரு பொது சேவையாகக் கருதி நடத்த வேண்டுமா என்பது கொள்கைப் பிரச்சனை. டாக்டர் நடராஜன் அவர்கள் “இதை ஒரு கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங் போல நடத்த வேண்டும், அவ்வப்பொழுது தேவையான அளவுக்கு கட்டணங்களை மாற்றி அமைத்து நடத்த வேண்டும், கட்டணத்தை உயர்த்தாதது பெருமை அல்ல, சொல்லப்போனால் அது நிர்வாகத்தின் தவறு என்று கூடச் சொல்லலாம், ஒரு கார்ப்பொரேஷனை இருந்தால் இந்த விதமாக நடந்திருக்காது” என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். அது உண்மை தான். நாம் ஏன் இதை ஒரு கார்ப்பொரேஷனை வைத்து நடத்தவில்லை என்றால், இந்தச் சர்க்காரைப் பொறுத்தவரையில் கூடுமான அளவுக்கு இதை ஒரு சர்வீஸ் அக நடத்த வேண்டும் என்று வைத்து

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [13th March 1964]

திருக்கிறோம். அந்த நோக்கத்தை சிலர் ஒப்புக் கொள்ளலாம். அந்த நோக்கத்தின் அடிப்படையில் பார்த்தால் நாம் செய்தது தான் சரியாக இருக்கும். லாபம் சம்பாதிக்க வேண்டும் என்று இதை ஒரு கமர்ஷியல் டிரான்ஸ்ஸாக்ஷனாக நினைத்து நடத்த வேண்டும் என்றால், சர்க்கார் இதற்கு ஒரு கார்ப்பொரேஷனை வைத்திருப்பார்கள். 1959-ஆம் வருஷத்திலேயே கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டும் என்ற நிலைமை இருந்ததே, அப்பொழுது கூட நாங்கள் கட்டணத்தை உயர்த்தியிருக்கலாம். நான் மீண்டும் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன் நட்புத்தில் இந்த இலாகாவை நடத்த வேண்டும் என்ற நோக்கம் எங்களுக்குக் கிடையாது. கூடுமான வரையில் இதை ஒரு செர்வீஸாகக் கருதி நடத்த வேண்டும் என்பது தான் நோக்கம். சொல்லப்போனால் இதிலே ஏற்பட்டிருக்கிற செலவுகள், சர்க்காருக்குக் கொடுக்க வேண்டிய வட்டி, புதிதாக மேற்கொண்டிருக்கும் விஸ்தரிப்புத் திட்டங்கள், இவை எல்லாவற்றிலும் சேர்த்து கணக்குப் பார்த்து அந்த வகையில் தான் இப்பொழுது கூட நாம் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டும் என்று நினைக்கிறோம். இப்பொழுது கூட சர்க்கார் போட்டிருக்கிற நோட்டிபிகேஷனைப் பார்த்தால், 2 கிலோமீட்டருக்கு 5 நயா பைசா என்ற அளவில் போட்டிருக்கிறார்கள். மற்ற ராஜ்யங்களைப் பார்த்தால் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 3 நயா பைசா வீதம் போட்டிருக்கிறார்கள். கோளாவை எடுத்துக் கொண்டாலும் சரி, ஆந்திராவை எடுத்துக் கொண்டாலும் சரி, அவர்கள் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 3 நயா பைசா வீதம் கட்டணத்தை உயர்த்தி விட்டார்கள். நாம் போட்டிருக்கிற கட்டண உயர்வு ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 2½ நயா பைசா வீதம் விகிதத்தில் தான் போட்டிருக்கிறோம். அது கூட மேக்ஸிமமாக வைத்திருக்கிறோம். நான் இதை மீண்டும் பரிசீலனை செய்து கொண்டு இருக்கிறேன். அதிக பட்சம் குறிப்பிட்ட அளவுக்குக் கூட, கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டாம், அப்படி உயர்த்தாமல் இருக்க வேண்டும் என்பதற்காக நாங்கள் முயற்சி செய்து கொண்டிருக்கிறோம். இந்த இலாகாவின் கணக்குகளைப் பார்த்து, மாக்ஸிமம் அளவுக்கு உயர்த்தாமல் எவ்வளவு உயர்த்தினால் நமக்குக் கட்டுப்படியாகி, மக்களுக்கும் அதனால் தொந்தரவு ஏற்படாதோ அந்த அளவுக்கு உயர்த்துவதாக சர்க்கார் உத்தேசித்திருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தாற்போல தேசிய மயமாக்கும் கொள்கை. இதைப் பற்றி நாம் அடிக்கடி விவாதித்து இருக்கிறோம். சர்க்காரே எல்லாவற்றையும் எடுத்து தேசிய மயமாக்கி நடத்த வேண்டும் என்று சொன்னால், டாக்டர் நடராஜன் அவர்கள் சொன்ன கொள்கையை ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டும். அப்பொழுது ஒரு கார்ப்பொரேஷனை அமைத்து நமக்குக் கட்டுப்படியாகக்கூடிய நிலையில் செலவுகள் அதிகரித்தால் அந்த அளவுக்குக் கட்டணத்தை உயர்த்தி நடத்த வேண்டிருக்கும். ஆனால், பொது செர்வீஸாகக் கருதி நடத்த முடியாது. அதை எவ்வளவு தூரம் இந்த நாட்டிலே உள்ள மக்கள் ஏற்றுக் கொள்வார்கள் என்பதை நாம் பார்க்க

[13th March 1964] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

வேண்டும். நம்முடைய நாட்டில் உள்ள மக்கள் சர்க்கார் எதற்காக இவற்றை எல்லாம் நடத்த வேண்டும் என்று சொல்கிறார்கள் என்றால், மலிவாக அவர்களுக்குக் கிடைக்கும் என்ற நோக்கத்தினால்தான். நியாயமான அளவுக்குக் கட்டணத்தை உயர்த்தி அதன் மூலமாக அதிக லாபம் பெற்று, அந்த லாபத்தின் காரணமாக வரிகள் குறைய வேண்டும் என்ற நோக்கத்தில் இல்லை. சர்க்கார் எடுத்து நடத்தினால் விலை குறையும் என்ற காரணத்தினால் தான் கார்ப்பொரேஷன் அமைக்கும் கொள்கை நமது மக்களிடத்தில் நன்றாகப் பதியவில்லை என்று நான் நினைக்கிறேன். சர்க்கார் நடத்தி கட்டணம் குறைவாக இருந்தால் மக்கள் பேசாமல் இருப்பார்கள். ஆனால் அதிகக் கட்டணம் வசூலித்து, அதிக லாபம் சம்பாதித்து பொதுத் தொழிலிலிருந்து எங்களுக்கு ரூபாய் 2 கோடி லாபம் வந்திருக்கிறது. அதை மக்களின் வரிப்பணத்தில் சேர்த்திருக்கிறோம் என்று சொன்னாலும், சர்க்கார் என்ன தொழில் நடத்துகிறார்கள். எங்களுக்கு கட்டணம் ஏறிப்போச்சே என்று நான் சொல்வார்கள். இதில் எல்லாம் அடிப்படைக் கொள்கை இருக்கிறது. இன்றைக்கு சர்க்காரை ஏன் எதிர்பார்க்கிறார்கள்? நம்மால் அவர்களைத் திருப்தி பண்ண முடியுமா என்று பார்த்து, எல்லாவற்றையும் சர்க்காரே எடுத்துக் கொண்டு, கார்ப்பொரேஷன் வைத்து நடத்தினால் கூட, மக்களுக்கு எந்தவிதமான கஷ்டமும் ஏற்படாமல் நடத்தினால் தான் அதை அவர்கள் ஏற்றுக் கொள்வார்களே தவிர லாபம் அதிகமாக வருகிறது என்பதற்காக அவர்கள் ஏற்றுக் கொள்வார்கள் என்று நான் நினைக்கவில்லை.

கனம் அங்கத்தினர் கிருஷ்ணமூர்த்தி அவர்கள் வழக்கம்போல ஒரு குற்றச்சாட்டைச் சாட்டினார்கள். சர்க்கார் துறையை விட தனியார் துறை மிகவும் சிறப்பாக நடக்கிறது என்று சொன்னார். இதைப் பார்க்கும்பொழுது எனக்கு ஒரு கதை ஞாபகத்திற்கு வருகிறது. திண்ணையில் உட்கார்ந்திருப்பவன், பக்கத்தில் இருப்பவனிடம், வழியில் போகிறவனைச் சுட்டிக்காட்டி, “அவன் காலிலே விழு, உனக்கு புத்தி வரும்” என்று சொன்னாலும். அதற்கு இவன் “அவன் தான் என் காலில் விழுட்டுமே” என்று சொல்லி, வழியில் போகிறவனை வம்புக்கு இழுத்தானாம். அந்த முறையில் தனியார் துறையில் எவ்வளவு திறமையாக நடத்துகிறார்கள் என்று சொன்னால், உடனே நான் தனியார் துறையில் இன்னின்ன தப்புகள் பண்ணுகிறார்கள் என்று சொல்லுவது, வழியிலே போகிறவனைச் சண்டைக்கு இழுப்பது போல, தனியார் துறையிலுள்ளவர்களைச் சண்டைக்கு இழுப்பதாக இருக்கும். இந்த இலாகா வினுடைய ரெவு செலவு, புள்ளி விவரங்கள் இவற்றை கணக்கில் வைத்துக்கொண்டு பார்க்கவேண்டுமே தவிர, மற்றவர்கள் ஏதோ செய்கிறார்கள் என்று சொல்லுவது சரியாக இருக்காது. இரண்டிற்கும் கணக்கு முறையில் வித்தியாசங்கள் இருக்கின்றன. (திரு. சா. கணேசன் குறுக்கீடு.) அதற்கும் இதற்கும் சம்பந்தமே இல்லை. இன்றைக்கு ரூபாய் 20 லட்சம், 30 லட்சம் என்று டெவலப்மெண்ட் பண்டுக்கு ஒதுக்கியிருக்கிறோம். தனியார் துறையிலே போட்டால், இன்கம் டாக்ஸ்காரர் சும்மா விடுவாரா? தனியார் துறை வருமான வரி போக பாக்கி, கம்பெனி அசெட்டாக

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [13th March 1964]

இருக்கும். ஆனால், இங்கே செலவு போக என்ன இருந்தாலும், சர்க்கார் ரெவின்யூ ஆகிவிடும். ஆகவே ஒப்பிடவேண்டுமென்று சொன்னால், இந்த ஸிஸ்டத்தை மாற்றிக் காண்டிக்க வேண்டும். நாம் ஒரு ஸிஸ்டத்தை வைத்துக் கொண்டு, அவர்கள் ஸிஸ்டத்தை வைத்துக் கொண்டு அதிலே அதிகமாக இருக்கிறது என்று சொன்னால் அது சரியாக இருக்காது. ஆகவே தனியார் துறைக்கும் இதற்கும் எந்தவிதமான ஒப்பீடு செய்வதற்கும் இடமில்லை. அவ்வாறு செய்வதில் எந்த விதமான நன்மையும் ஏற்படாது. இந்தத் துறை நிர்வாகத்தில் இன்னின்ன குறைபாடுகள் இருக்கின்றன என்பதை எடுத்துக் காட்டினால், அதை வரவேற்கிறோம், அவற்றை திருத்திக்கொள்வதற்கு, முன்னேற்றம் அடையச் செய்வதற்கு வழி செய்வதற்குத் தயாராயிருக்கிறோம்.

தொழிலாளர்களின் குறைகளைப் பற்றி கனம் அங்கத்தினர் மணி அவர்கள் பேசினார்கள். இங்கே இரண்டு சங்கங்கள் இருக்கின்றன. அந்தச் சங்கங்கள் அவ்வப்போது சர்க்காரிடம் வந்து பேசுகிறார்கள். திரு. மணி அவர்கள் சொன்ன குறைகள் எல்லாவற்றையும் நான் கேட்டுக்கொண்டேன். இது சம்பந்தமாக, தொழிலாளர்களின் பிரதிநிதிகளைக் கலந்து ஆலோசித்து, அவர்களின் பிரச்சனைகளை சங்கங்களின் மூலமாகத் தீர்க்க வேண்டும் என்பது சர்க்காரின் முறையாக இருக்கிற காரணத்தினால், தொழிலாளரின் குறைகளைப் பற்றி பட்ஜெட்டிலே நான் ஒன்றும் சொல்வதற்குத் தயாராய் இல்லை. தொழிலாளர்களின் குறைகள் எல்லாவற்றையும் சர்க்கார் மிகுந்த அனுதாபத் தோடு கவனிக்கும். அந்தந்தத் துறையிலே அதிகமான சலுகைகள் கொடுப்பதற்குத் தயாராயிருக்கிறோம் என்று சொல்லிக் கொண்டு, இந்த மானியக் கோரிக்கையை இந்தச் சபை ஏற்றுக் கொள்ளும்படிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

MR. DEPUTY SPEAKER : The question is—

‘That the allotment of Rs. 6,29,45,700 under Demand No. XXX—Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.’

The cut motion was put and lost.

MR. DEPUTY SPEAKER : The question is—

‘That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 6,29,45,700 under Demand No. XXX—Road Transport Schemes.’

The Demand was put and carried and the Grant was made.

MR. DEPUTY SPEAKER : The question is—

‘That the allotment of Rs. 1,44,79,000 under Demand No. XI/III—Capital Outlay on Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.’

The cut motion was put and lost.

13th March 1964]

MR. DEPUTY SPEAKER : The question is—

‘ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,44,79,000 under Demand No. XLIII—Capital Outlay on Road Transport Schemes.’

The Demand was put and carried and the Grant was made.

MR. DEPUTY SPEAKER : The House will now adjourn and meet again at 8-30 a.m. to-morrow.

The House then adjourned.

1-30
p.m.

IV.—PAPERS LAID ON THE TABLE OF THE HOUSE.

A. Statutory Rules and Orders.

Nil.

B.—Reports, Notifications and other papers.

* 72. *A Review of the Nationalised Transport in the Madras State for the year 1963-64.*

* 73. *A Review on the Road Transport in the Madras State for the year 1963-64.*

* 74. *Policy Note underlying Demand No. XLVI—Capital Outlay on Schemes of Government Trading—Madras Dairy and Milk Project.*

* 75. *Policy Note underlying the activities of the Animal Husbandry Department.*

* Circulated to Members on 11th March 1964.

[13th March 1964]

APPENDIX

[Vide answer to Starred Question No. 245 on pages 462-463]

(a) No boats were allotted to fishermen Co-operative Societies and to individuals during 1962.

The following boats were allotted to groups of fisherman during 1962 :—

25	footer	boats	..	..	..	9
30	footer	boats	..	..	..	26
Total ..						35

(b) and (c) The number of boats damaged and the amount collected in respect of the boats damaged during 1962 are given below :—

Serial number and boat number.	To whom allotted.	Date of accident.	Whether sunk or completely damaged.	Action taken.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1 I.B. 2 ..	Sri N. Balu Chettiar.	May 1962.	Broken.	Insured amount was paid by the Insurance Company.
2 I.B. 42..	Sri K. Pitchavaram.	6th September 1962.	Hull broken engine salvaged.	The group has remitted Rs. 5,000 as security deposit and Rs. 1,010 towards instalment for the boat. The Assistant Director, Madras, is pursuing action to collect the balance amount.
3 I.B. 64..	Sri Poongavanam and party.	24th December 1962.	Hull broken engine salvaged.	The group has remitted Rs. 5,000 as security deposit. The Assistant Director of Fisheries is pursuing action to collect the balance amount.

பதில்.—(அ) 1962-ல் மீனவர் கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்கும் தனிப்பட்ட மீனவர்களுக்கும் படகுகள் வழங்கப்படவில்லை.

1962-ல் கீழ்க்கண்ட படகுகள் மீனவர்த் தொகுதியினர்க்கு ஒதுக்கப்பட்டன :—

25	அடிப் படகுகள்	..	..	..	9
30	அடிப் படகுகள்	..	..	..	26
மொத்தம் ..					35

13th March 1964]

(இ), (உ) 1962-ல் சேதமடைந்த படகுகளும், அவற்றிற்காக வசூல் செய்த தொகையும் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

தொடர் எண்ணும் படகு என்னும்.	யாருக்கு வழங்கப் பட்டது.	விபத்து நடந்த தேதி.	கூலில் முழுதி விட்டதா அல்லது முற்றிலும் சேதமடைந்து விட்டதா?	எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கை.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1. I.B. 2*	திரு. என். பாலு செட்டியார்.	மே, 1962	உடைந்தது.	இன்ஷூரன்ஸ் கம் பெனி இன்ஷூர் செய்த தொகையைக் கொடுத்துவிட்டது.
2. I.B. 14.	திரு. கே. பிச்ச வரம்.	6—9—196	படகின் உடற் பகுதி உடைந்தது. இயந்திரம் காப்பாற்றப்பட்டது.	இத் தொகுதியினர் ஜாமீன் டிபாசிட் ரூ. 5,000-மும், தவணைப் பணமாக ரூ. 1,010-ம் செலுத்தியுள்ளனர். மீன் வளத் துறை உதவி டைரக்டர் எல்லாத் தொகையையும் வசூலிக்க நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறார்.
3. I.B. 64.	திரு. பூங்கா வனம் அவரது நண்பர்கள்.	24-12-1962.	படகின் உடற் பகுதி உடைந்தது. இயந்திரம் காப்பாற்றப்பட்டது.	இத் தொகுதியினர் ரூ. 5,000 ஜாமீன் டிபாசிட்டாக செலுத்தியுள்ளனர். எஞ்சிய தொகையை வசூலிக்க மீன் வளத் துறை உதவி டைரக்டர் நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறார்.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

